




3 1761 11650348 3





Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116503483>











CAI  
YC19  
-T83

Government  
Publications

56



Second Session  
Thirty-sixth Parliament, 1999

Deuxième session de la  
trente-sixième législature, 1999

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

*Chairman:*

The Honourable LISE BACON

*Présidente:*

L'honorable LISE BACON

Tuesday, November 23, 1999

Le mardi 23 novembre 1999

Tuesday, December 7, 1999

Le mardi 7 décembre 1999

Wednesday, December 8, 1999

Le mercredi 8 décembre 1999

Issue No. 8

Fascicule n° 8

**Ninth, tenth and eleventh meetings on:**

The order in council authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement

**Neuvième, dixième et onzième réunions concernant:**

Le décret autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle

INCLUDING:

THE SECOND REPORT OF THE COMMITTEE  
(Airline Industry Restructuring in Canada)

Y COMPRIS:

LE DEUXIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(Restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada)





## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

\* Boudreau, P.C.  
(or Hays)  
Callbeck  
Finestone, P.C.  
Johnson  
Kirby  
LeBreton

\* Lynch-Staunton  
(or Kinsella)  
Maheu  
Perrault, P.C.  
Poulin  
Roberge  
Spivak

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

### *Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Adams substituted for that of the Honourable Senator Fairbairn (*November 22, 1999*).

The name of the Honourable Senator Fairbairn substituted for that of the Honourable Senator Christensen (*November 22, 1999*).

The name of the Honourable Senator Taylor substituted for that of the Honourable Senator Poulin (*November 22, 1999*).

The name of the Honourable Senator Milne substituted for that of the Honourable Senator Finestone (*November 22, 1999*).

The name of the Honourable Senator Cook substituted for that of the Honourable Senator Adams (*November 23, 1999*).

The name of the Honourable Senator Adams substituted for that of the Honourable Senator Cook (*November 24, 1999*).

The name of the Honourable Senator Cook substituted for that of the Honourable Senator Kirby (*November 24, 1999*).

The name of the Honourable Senator Finestone substituted for that of the Honourable Senator Milne (*November 24, 1999*).

The name of the Honourable Senator Poulin substituted for that of the Honourable Senator Taylor (*November 29, 1999*).

The name of the Honourable Senator Kirby substituted for that of the Honourable Senator Cook (*November 29, 1999*).

The name of the Honourable Senator Perrault substituted for that of the Honourable Senator Poulin (*December 3, 1999*).

The name of the Honourable Senator Maheu substituted for that of the Honourable Senator Adams (*December 3, 1999*).

The name of the Honourable Senator Poulin substituted for that of the Honourable Senator Fairbairn (*December 6, 1999*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

\* Boudreau, c.p.  
(ou Hays)  
Callbeck  
Finestone, c.p.  
Johnson  
Kirby  
LeBreton

\* Lynch-Staunton  
(ou Kinsella)  
Maheu  
Perrault, c.p.  
Poulin  
Roberge  
Spivak

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

### *Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Adams substitué à celui de l'honorable sénateur Fairbairn (*le 22 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Fairbairn substitué à celui de l'honorable sénateur Christensen (*le 22 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Taylor substitué à celui de l'honorable sénateur Poulin (*le 22 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Milne substitué à celui de l'honorable sénateur Finestone (*le 22 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Cook substitué à celui de l'honorable sénateur Adams (*le 23 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Adams substitué à celui de l'honorable sénateur Cook (*le 24 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Cook substitué à celui de l'honorable sénateur Kirby (*le 24 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Finestone substitué à celui de l'honorable sénateur Milne (*le 24 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Poulin substitué à celui de l'honorable sénateur Taylor (*le 29 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Kirby substitué à celui de l'honorable sénateur Cook (*le 29 novembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Perrault substitué à celui de l'honorable sénateur Poulin (*le 3 décembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Maheu substitué à celui de l'honorable sénateur Adams (*le 3 décembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Poulin substitué à celui de l'honorable sénateur Fairbairn (*le 6 décembre 1999*).



## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, November 23, 1999

(11)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met *in camera* this day at 9:35 a.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chairman, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Callbeck, Fairbairn, P.C., Forrestall, Kirby, LeBreton, Milne, Roberge, Spivak and Taylor (10).

*Other senator present:* The Honourable Senator Cook (1).

*In attendance:* Martin Brennan and Keith Miller, special advisors to the committee.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 14, 1999, the committee proceeded to study the order laid before the Senate on September 14, 1999, authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act. (*See Issue No. 1, Tuesday, October 26, 1999 for full text of the Order of Reference.*)

The committee proceeded to consider a draft of the report.

It was agreed — that senators' staff be allowed to stay for the meeting.

At 11:05 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, December 7, 1999

(12)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met *in camera* this day at 9:35 a.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chairman, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Callbeck, Finestone, P.C., Forrestall, Johnson, Kirby, Maheu, Perrault, P.C., Poulin and Spivak (10).

*In attendance:* Martin Brennan and Keith Miller, special advisors to the committee.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 14, 1999, the committee proceeded to study the order laid before the Senate on September 14, 1999, authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act. (*See Issue No. 1, Tuesday, October 26, 1999 for full text of the Order of Reference.*)

The committee proceeded to consider a draft of the report.

## PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 23 novembre 1999

(11)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit *à huis clos* aujourd'hui à 9 h 35, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Bacon, Callbeck, Fairbairn, c.p., Forrestall, Kirby, LeBreton, Milne, Roberge, Spivak et Taylor (10).

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Cook (1).

*Également présents:* Martin Brennan et Keith Miller, conseillers spéciaux auprès du comité.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 14 octobre 1999, le comité examine le décret déposé devant le Sénat le 14 septembre 1999, autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle, conformément au paragraphe 47(5) de la Loi sur les transports au Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du mardi 26 octobre 1999.*)

Le comité examine une ébauche du rapport.

Il est convenu — d'autoriser le personnel des sénateurs à assister à la séance.

À 11 h 05, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mardi 7 décembre 1999

(12)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit *à huis clos* aujourd'hui à 9 h 35, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Bacon, Callbeck, Finestone, c.p., Forrestall, Johnson, Kirby, Maheu, Perrault, c.p., Poulin et Spivak (10).

*Également présents:* Martin Brennan et Keith Miller, conseillers spéciaux auprès du comité.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 14 octobre 1999, le comité examine le décret déposé devant le Sénat le 14 septembre 1999, autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle, conformément au paragraphe 47(5) de la Loi sur les transports au Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du mardi 26 octobre 1999.*)

Le comité examine une ébauche du rapport.



It was agreed — that senators' staff be allowed to stay for the meeting.

It is agreed to distribute the draft report only to senators in attendance and that it be collected at the end of the meeting.

At 11:25 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, December 8, 1999

(13)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met *in camera* this day at 5:35 p.m., in Room 172-E, Centre Block, the Chairman, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Callbeck, Finestone, P.C., Forrestall, Johnson, Kirby, Maheu, Perrault, P.C., Poulin and Spivak (10).

*In attendance:* Martin Brennan and Keith Miller, special advisors to the committee.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 14, 1999, the committee proceeded to study the order laid before the Senate on September 14, 1999, authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act. (*See Issue No. 1, Tuesday, October 26, 1999 for full text of the Order of Reference.*)

The committee proceeded to study a draft of the budget.

It was agreed — that the following budget application be adopted for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

#### SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Special Services	\$ 19,500
Transportation and Communications	\$6,700
Other Expenditures	<u>\$700</u>
<b>Total</b>	<b>\$ 26,900</b>

It was agreed to distribute the draft report only to senators in attendance and that it be collected at the end of the meeting.

It was agreed — that senators' staff be allowed to stay for the meeting.

The committee proceeded to consider a draft of the report.

It was agreed — that the final report be adopted with the modifications proposed.

It was agreed — that the Chairman table the final report tomorrow.

It was agreed — that the Standing Committee re-establishes the Subcommittee on Communications to conduct a study entitled: "Communications Technology: Policy Issues for the 21<sup>st</sup> Century."

Il est convenu — d'autoriser le personnel des sénateurs à assister à la séance.

Il est convenu de distribuer l'ébauche du rapport uniquement aux sénateurs présents et de le récupérer à la fin de la séance.

À 11 h 25, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mercredi 8 décembre 1999

(13)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit *à huis clos* aujourd'hui à 17 h 35, dans la pièce 172-E de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Bacon, Callbeck, Finestone, c.p., Forrestall, Johnson, Kirby, Maheu, Perrault, c.p., Poulin et Spivak (10).

*Également présents:* Martin Brennan et Keith Miller, conseillers spéciaux auprès du comité.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 14 octobre 1999, le comité examine le décret déposé devant le Sénat le 14 septembre 1999, autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle, conformément au paragraphe 47(5) de la Loi sur les transports au Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du mardi 26 octobre 1999.*)

Le comité examine une ébauche du budget.

Il est convenu — d'adopter la demande budgétaire ci-dessous qui sera présentée au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration:

#### SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et spéciaux	19 500 \$
Transport et communications	6 700 \$
Autres dépenses	<u>700 \$</u>
<b>Total</b>	<b>26 900 \$</b>

Il est convenu de distribuer l'ébauche du rapport uniquement aux sénateurs présents et de la récupérer à la fin de la séance.

Il est convenu — d'autoriser le personnel des sénateurs à assister à la séance.

Le comité examine une ébauche du rapport.

Il est convenu — d'adopter le rapport final avec les modifications proposées.

Il est convenu — que la présidence dépose le rapport final demain.

Il est convenu — que le comité permanent constitue de nouveau le sous-comité des communications qui sera chargé de faire une étude intitulée: «Les technologies des communications: Enjeux politiques pour le XXI<sup>e</sup> siècle.»



At 7:15 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

À 19 h 15, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ:

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

**REPORT OF THE COMMITTEE**

Thursday, December 9, 1999

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to table its

**SECOND REPORT**

Your Committee, which was authorized on October 14, 1999, to examine and report pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act, the order laid before this Chamber on September 14, 1999, authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement, now tables its final report which is appended to this report.

Respectfully submitted,

**RAPPORT DU COMITÉ**

Le jeudi 9 décembre 1999

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de déposer son

**DEUXIÈME RAPPORT**

Votre comité, qui a été autorisé par le Sénat le 14 octobre 1999 à examiner, pour en faire rapport, conformément au paragraphe 47(5) de la Loi sur les transports au Canada, le décret déposé devant cette Chambre le 14 septembre 1999, autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle, dépose maintenant son rapport final, qui est annexé au présent rapport.

Respectueusement soumis,

*La présidente,*

LISE BACON

*Chair*



---

# **Airline Industry Restructuring In Canada**

---

## **Standing Senate Committee On Transport And Communications**

**The Honourable Lise Bacon, *Chair***  
**The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair***

---

**DECEMBER 1999**

---

## TABLE OF CONTENTS

---

### Table of Contents

### Membership Standing Senate Committee on Transport and Communications

### Order of Reference

### Airline Industry Restructuring In Canada

1. Introduction
2. The Appropriateness of Using Section 47 at This Time
3. Domestic Competition
  - 3.1 Predatory Pricing
  - 3.2 Unreasonable Fare Increases
  - 3.3 Travel Agent Commissions
  - 3.4 Slots
  - 3.5 Computer Reservation Systems
  - 3.6 Frequent Flyer Programs
  - 3.7 Interlining and Code Sharing
  - 3.8 Surplus Aircraft
4. The 10% Limit on Air Canada Shares
5. Service to Small Communities
6. Ownership and Control
7. International Services
8. Bilingualism
9. Treatment of Employee
10. Monitoring Dominant Carrier Commitments
11. Domestic Competition from Foreign Owned Airlines
12. Conclusions and Observations
13. Recommendations

### Appendix - Witnesses

---



---

**MEMBERSHIP  
STANDING SENATE COMMITTEE  
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**

---

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

And the Honourable Senators:

Willie Adams

\*J. Bernard Boudreau, P.C. (*or Dan Hays*)

Catherine Callbeck

Sheila Finestone, P.C.

Janis G. Johnson

Michael Kirby

Marjory LeBreton

\* John Lynch-Staunton (*or Noël A. Kinsella*)

Raymond J. Perrault, P.C.

Marie-P. (Charette) Poulin

Fernand Roberge

Mira Spivak

**Other Senators who participated in the work of the Committee:**

A. Raynell Andreychuk, Norman K. Atkins, Ione Christensen, Erminie J. Cohen, Joan Cook, Pierre De Bané, P.C., Mabel DeWare, Joyce Fairbairn, P.C., Isobel Finnerty, Ronald D. Ghitter, Colin Kenny, Noël A. Kinsella\*, Rose-Marie Losier-Cool, Shirley Maheu, Lorna Milne, Donald H. Oliver, Marcel Prud'homme, P.C., Nick G. Sibbeston, Nicholas W. Taylor, Charlie Watt.

\* *Ex Officio* Members

---



---

## ORDER OF REFERENCE

---

Extract from the *Journals of the Senate*, Thursday, October 14, 1999:

The Honourable Senator Hays moved, seconded by the Honourable Senator Graham, P.C.:

That, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act, the order laid before this Chamber on September 14, 1999, authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement, be referred for review to the Standing Senate Committee on Transport and Communications:

That the Committee hear, amongst others, the Minister of Transport;

That the Committee have the power to permit coverage by electronic media of its public proceedings; and

That the Committee submit its final report no later than December 15, 1999.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*

---



# Airline Industry Restructuring In Canada

---

## 1. Introduction

On August 13th 1999, the Governor in Council signed an order under the extraordinary disruptions section (section 47) of the Canada Transportation Act, the effect of which was to suspend the application of the Competition Act as it applied to airlines in Canada, thus allowing discussions to take place concerning airline mergers, the kind of discussions which would otherwise have been illegal under the Competition Act.

On October 14<sup>th</sup>, The order was referred by the Senate to this Committee for review. On October 26<sup>th</sup> the Minister of Transport, the Hon. David Collenette, appeared before the committee and gave the background to the order in council. He asked the committee to give him advice on a number of matters related to airline policy. These included whether or not the law requiring the 10% limit on individual holdings of Air Canada voting shares should be changed, the question of the impact of any airline restructuring on competition, the adequacy of certain consumer protection sections (64 to 66) in existing transportation legislation related to pricing and service to small communities, the likely impact on the employees of the airlines involved of a merger between the two airlines or the bankruptcy of one of them and a means of monitoring the air market in which there could be a dominant carrier. He indicated the willingness of the government to take steps in all the above areas, though he said that there would not be any change in the present Canadian ownership and control requirements.

The Minister tabled with the Committee two documents on which it has drawn strongly during its deliberations. One was a Transport Canada document entitled "A Policy Framework for Airline Restructuring in Canada, October 1999". The other was a letter dated October 22<sup>nd</sup> to the Minister of Transport from the Commissioner of the Competition Bureau. The letter responded to a request from the Minister for the views of the Bureau on competition issues brought up by potential airline restructuring.

The Committee was not asked to comment on the relative merits to shareholders of the Onex and Air Canada restructuring proposals and does not propose to do so. As it happened, ten days into the hearings the Onex proposal was withdrawn after having been declared against the law by the Quebec Superior Court, since it would have broken the 10% ownership provision relating to Air Canada shares. The remarks here thus apply to the Air Canada proposal, essentially a plan to buy Canadian Airlines International and operate it as a separate company from Air Canada and to establish a low cost airline based in Hamilton, Ontario. While there may not be in future a dominant carrier, the Air Canada proposal clearly creates a dominant owner. As far as competition is concerned, the Committee sees no difference between a dominant owner of two carriers and a single dominant carrier.

In the course of its deliberations, the Committee heard from 53 witnesses including the Minister of Transport, the two major airlines involved, the Onex Corporation, the Commissioner of the Competition Bureau, several small Canadian airlines and a number of consumer and labour groups.

In making its report, the Committee is mindful of the tasks requested by the Minister and matters referred to in the following paragraphs are what are seen to be the key issues. Each is addressed briefly and in most cases a recommendation is made. As indicated above, these recommendations are based on the assumption that the Air Canada proposal will materialize. Should this not be the case, many of the recommendations in this report may no longer be appropriate.

## 2. The Appropriateness of Using Section 47 at This Time

According to the Canada Transportation Act, section 47 is intended to be used where an extraordinary disruption of the national transportation system exists or is imminent and where no other legislative remedy under either this Act or any other act is available. It is not intended that this section be used where the disruption is caused by a labour dispute. The Act also speaks to remedies which might be used to stabilize a disrupted situation and mentions the imposition of capacity and pricing restraints as possibilities.

The committee is aware of the possible consequences of the collapse of a major airline in a country. One witness spoke of the situation following the collapse of Eastern Airlines in the US, and suggested that in the event of a Canadian Airlines failure that in addition to the immediate chaos of stranded passengers and lost jobs, there would be seat shortages for several months and that any rebuilding that might take place under a new owner would take a year or more to complete, given the complications of equipment re-acquisition, training, recruitment and so on. Also, when the Minister appeared before the Committee he stated that there were three options for dealing with the problem. One was to help Canadian Airlines financially, the second was to allow bankruptcy and the third was to restructure the industry in some way. The instrument by which this process could be started was through the use of section 47(1)(c).

While appreciating the above, the Committee is not convinced that the use of section 47 was appropriate in this situation. It has not heard what the full range of provisions which the Act mentions might have been, nor is it convinced that a disruption was imminent. Nevertheless the action was taken, the referral to this Committee made, and the committee is responding accordingly.

### 3. Domestic Competition

Lack of competition is the main concern of the Committee under the Air Canada proposal. The new owner will dominate the domestic industry, holding about 90% of the market. The Committee shares the sentiments of the Competition Bureau that this raises serious concerns and it notes with interest their remarks about the need for comprehensive and urgent action to re-introduce competition and that voluntary commitments are a poor substitute for the rigour of a competitive market-place. This report address the introduction of some aspects of foreign owned competition later under heading number 11.0, but offers here comments on some safeguards that may be necessary to deal with such things as predatory pricing, excessive price increases and other practices which may be prejudicial under a dominant carrier or dominant owner scenario.

#### 3.1 Predatory Pricing

Canada has seen the effects of predatory pricing in the airline business in recent years and the Committee agrees with the Competition Bureau's comments that the current provisions of the Competition Act are inadequate to stop a predatory action while it is being carried out. It thus supports the Bureau's recommendations concerning this matter. The ability to issue some form of cease and desist order to deal with blatant predatory action will, it is believed, be necessary.

##### *Recommendation 1, Predatory Pricing*

*The Competition Act be amended as it concerns predatory airline pricing in order to ensure that cease and desist orders are available that can stop such actions while they are in progress.*

#### 3.2 Unreasonable Fare Increases

The Committee also agrees that the provisions of section 66 of the Canada Transportation Act do not appear to be adequate to prevent a dominant carrier from introducing unreasonable rate increases on monopoly routes. There will presumably be many more monopoly routes under current proposals, and in any event the provision only applies to full fares. One approach for consideration could be to limit overall fare increases on a monopoly route to be no more than the inflation rate rather than dealing only with the basic full fare. The objective here would be to prevent such things as all discount and seat sale rates being eliminated on a monopoly route, while the full fare stayed the same.

##### *Recommendation 2, Unreasonable Fare Increases*

*It is recommended that section 66 of the Canada Transportation Act, which applies to unreasonable rate increases on monopoly routes, be revised with a view to ensuring that total revenue increases be subject to appeal and not just the basic fare.*

#### 3.3 Travel Agent Commissions

The smaller airlines in Canada such as Westjet, Air Transat and Canada 3000 perform a valuable service and compete quite effectively in some markets. They are small by comparison however and are vulnerable to some of the practices of the large carriers today, and will be much more vulnerable under the likely future scenario. We note that this situation is already recognized by the Minister and his policy paper outlines a number of situations where he indicated that action would be taken. Again, the Competition Bureau has made some useful comments and recommendations. They are reviewed here and in the text immediately following this section. Some of the recommendations from the Bureau are reiterated and restated as this Committee's recommendations also.

Large carriers often structure travel agent commissions so that larger percentages are paid as volume rises. This can work to the detriment of smaller carriers trying to compete. In a dominant owner scenario, such practices should be prohibited, and commissions linked to sales on a straight-line basis only.

##### *Recommendation 3, Travel Agent Commissions*

*The dominant carrier/owner link its travel agent commission system to sales volume alone and not tie it in any way to travel agent loyalty.*

#### 3.4 Slots

It is important that any airline has access to slots and other airport facilities at required times. Slots are the time periods allocated to airlines in order that they can take off and land safely and on schedule. Small airlines or new entrants can be squeezed out of a market if there are no slots available at the time they want to fly. Access to facilities such as gates, ticket counters and baggage systems are also necessary for a successful operation. Slot availability is not a problem in Canada yet, with the exception of Pearson at certain times of day, though slot availability at some foreign destinations can be a problem for international flights. The Competition Bureau had a great deal to say about slots and related airport facilities in their report and made many recommendations on the matter. It is not proposed to repeat them word for word here, but the Committee is presenting the essence of them as its own recommendations.



### *Recommendations 4 and 5, Slots*

*It is recommended that the dominant owner commit to surrendering sufficient slots in key locations including overseas to allow effective competition at key times and that access to passenger facilities generally be structured on a common use basis in order not to exclude carriers competing with the dominant owner.*

*A new regulatory framework for slots be established by Transport Canada such that they be surrendered if not used, that enough be available for new entrants and that priority be given to new entrants where facilities are being expanded.*

## **3.5 Computer Reservation Systems**

Sometimes computer reservation systems can work to the disadvantage of small carriers, particularly under code sharing, where one flight may appear on a travel agent's screen as several flights with different numbers. This can push information about smaller competing carriers into the background. Also, information on reservation system booking is often made known to all member airlines, a practice that could be harmful to small airlines. The Minister's report indicates that the government will examine this problem and the Bureau also has recommendations concerning the matter.

### *Recommendation 6, Computer Reservation Systems*

*The government revise the computer reservation system regulations with a view to eliminating the features which work to the disadvantage of small carriers.*

## **3.6 Frequent Flyer Programs**

Frequent flyer programs are a well-established marketing tool. For a new entrant, the inability to offer a comparable plan to the big carriers can be a decided disadvantage. The Bureau has a proposal under which a new domestic entrant would be allowed to buy points from the dominant carrier on reasonable terms and then award them to its own passengers. The points would have the same ranking as if they were earned by flying with the dominant owner.

### *Recommendation 7, Frequent Flyer Programs*

*The dominant owner be required to allow new entrants to purchase frequent flyer points in his plan at reasonable cost which would be awarded to passengers on the new entrant's routes, such points having status as if they were earned with the dominant owner.*

## **3.7 Interlining and Code Sharing**

For a new entrant into the market, the ability to offer easy connections to the dominant owner's routes is obviously a key element in its growth prospects. Again the Committee likes the Bureau's approach to this matter and makes the following recommendation:

### *Recommendation 8, Interlining and Code Sharing*

*The dominant owner/carrier be required to negotiate interline and code sharing agreements on reasonable terms with all new entrants in the domestic market wanting such agreements.*

## **3.8 Surplus Aircraft**

New entrants require new aircraft and small companies usually start with used aircraft. The Committee understands that the process of importing and putting into service a used aircraft for use in Canada can be quite prolonged when compared with acquiring a similar aircraft in Canada. Should the dominant carrier not require all the aircraft in its fleet as a result of restructuring, a means should be found of offering any surplus aircraft to all interested parties in the domestic market before such aircraft are sold offshore.

### *Recommendation 9, Surplus Aircraft*

*As part of the commitments required of a dominant owner/carrier, the government shall require a commitment regarding the disposal of surplus aircraft on reasonable terms first to any willing Canadian buyers before disposing offshore.*

## **4. The 10% Limit on Air Canada Shares**

When Air Canada was privatized under the Air Canada Public Participation Act of 1988, a limit of 10% was put on the number of voting shares that could be held by any one person. In addition, it was not permitted for persons associating with one another to combine their shares to exceed the 10%. The intention was to encourage wide public participation in the ownership of the airline. Similar restrictions were put on CN (15%) and Petro-Canada (10%) though not on other privatized companies such as Telelobe.

The 10% restriction has the effect of putting the company in the hands of management, since no shareholder can get enough votes to have much influence at annual meetings which elect the Board of Directors. There is a considerable body of opinion that claims a correlation between increases in the concentration of common share ownership with improved financial performance. Large shareholders have strong incentives to monitor managements' performance and enough control to be able to remove non-performing incumbents. There is some evidence from the US airline industry that tends to support this thesis. On the other hand the prospect of any individual or

company having enough shares to exercise de-facto control is not one which the committee wishes to contemplate and in this vein is drawn to suggesting a limit on the amount of voting shares that large institutional investors might hold.

Accepting that the 10% limitation should be raised, the Committee has drawn on some of the deliberations of the Senate Banking Committee for guidance in proposing a revised limit. In that Committee's report with regard to banking, Senators wrote that a 20% limit would tend to more closely monitor the performance of management than the 10% which now applies in that field.

It is the considered view of the Committee that the 10% limit applying to Air Canada should be raised to 20%. Further, the limitations applying to restrict shareholders combining with associates for the purposes of voting their controlling shares should be removed.

*Recommendation 10, The 10% Limit on Air Canada Share Ownership*

*The Committee recommends that the provision limiting ownership by an individual of Air Canada voting shares be raised from 10% to 20% and the provision preventing like-minded shareholders from agreeing to vote together be removed. It further recommends that consistent with restraints in the Bank Act, no institutional investor should be able to own more than 10% of Air Canada voting shares.*

## 5. Service to Small Communities

The Committee senses great concern about the problems faced by small communities under any restructuring scenario, and specifically concern that service to such communities will either decrease or disappear altogether. In the North, there may often be no alternative means of transportation, it is an essential service. The requirements often stated by Northerners with regard to remote area air transportation are safety, service and affordability.

Sections 64 and 65 of the Canada Transportation Act are intended to help deal with the current situation, and they require the last and second last carriers serving any community to give up to 60 days notice of withdrawal from the service. This is intended to give enough lead time for another carrier to come in. There is obviously a balance here. If the withdrawal time is too long, a new carrier may be deterred from coming in at all. Nevertheless the provisions of the Act under a dominant owner scenario must be strengthened and continuation of service must be a requirement.

The Committee heard concern from a number of witnesses about costs incurred by small airports already rising but which could be further prejudiced by revenue losses in situations where frequency of service might be reduced. This indicates a need for the government to review its pricing and rental policies for small airports under the restructuring scenario.

*Recommendations 11 and 12, Service to Small Communities*

*The Committee recommends that sections 64 and 65 of the Canada Transportation Act be strengthened to guarantee that existing service from a dominant carrier to all communities now served by Air Canada and Canadian Airlines be continued.*

*In the light of restructuring, the government review its pricing and rental policies at small airports bearing in mind their role as essential parts of the national transportation infrastructure.*

## 6. Ownership and Control

Under the law, for an airline to be Canadian it must be controlled in fact by Canadians and at least 75% of the voting interests must be owned and controlled by Canadians. The 75% may be lowered by regulation, but regulation cannot change the control requirement. Being Canadian allows the airline to offer service on Canadian routes and to be eligible to be designated by the government to offer international services as a Canadian carrier. The requirements in the law for ownership go back many years, and have their roots in the Chicago Convention of 1944 which set up the process for negotiating bilateral agreements for serving international routes.

It is often argued that an increase in the limit of foreign ownership from 25% to 49% would increase access to foreign capital. The Competition Bureau argued that this might help the position of some of the small carriers in Canada both through access to capital and allowing better prospects of striking up alliances with foreign groups.

Some members of the Committee are worried about raising the 25% rule. Concerns have been expressed that there are ways around the restriction. These may be financial, for example a foreign airline may not be a controlling owner, but could well function as an influential banker. Raising the 25% limit in general would exacerbate the concerns regarding influence. Nevertheless the Committee agrees on balance with the Commissioner of the Competition Bureau that an increase above 25% could be helpful to small carriers. Some merit is seen in a selective approach to this matter, and the Committee makes its recommendation mindful of the fact that authority exists in the law to vary the 25% up to the limit where Canadian control would be lost.

*Recommendation 13, Ownership and Control*

*The Committee recommends that the government exercise its discretion under the Canada Transportation Act to raise the limit on maximum foreign ownership in a Canadian airline from 25% up to 49% on a selective basis in order to facilitate the access to capital of small carriers competing with the dominant owner.*



## 7. International Services

International services are negotiated with other countries under an air bilateral agreement and routes are then assigned to carriers on the basis of the government's "International air policy". The policy evolved under a two large airline scenario, and makes accommodation for several small Canadian charters and scheduled service operators. It is under this policy that one or the other of the major carriers is either given exclusive rights to a route, or a majority position. A 300,000 scheduled passenger trips per year in a particular route determines whether more than one carrier is designated to use that route. Use-it-or-lose-it provisions apply if a carrier does not utilize all the routes it has been allocated. Recognizing that bilateral agreements are also dependant on foreign government policies, there are still provisions imposed by Canada on some routes which serve to protect the large carriers from any competition from smaller Canadian ones.

Services to and from the United States are relatively unrestricted under the Canada/US open skies policy of recent years.

Under one dominant carrier, the Committee believes that the international air policy should be reviewed. It understands that international routes offer in general higher growth prospects and profitability than domestic operations, and so it becomes important that the smaller Canadian carriers get as much opportunity as possible to participate in them in order to help promote their strength at home.

To the extent that revisions to bilateral agreements will help, the Committee encourages this to be done.

The provision of international charter services should not be neglected. The Committee learned that there are still some restrictions on the charter market which inhibit the flexibility of Canadian operators. One example was the inability to offer one-way fares.

Again, given the importance of encouraging some of the smaller Canadian carriers to compete with the dominant owner, it is recommended that the international charter policy be reviewed with this in mind.

The Committee was struck by one of the recommendations of the Competition Bureau with regard to alliances. The small carriers do not belong to alliances and in either restructuring proposal, one less alliance will be involved with a Canadian carrier. Also during the recent bidding wars, alliances seem to have wielded rather more influence than one might have expected. The Bureau recommended the adoption of a provision for it to review all new or renewed international alliance agreements entered into by the dominant carrier to ensure compliance with the Competition Act. This Committee supports this recommendation.

### *Recommendations 14 and 15, International Air Policies*

*It is recommended that the International Air Policy, including the policy for Charters, be reviewed under the dominant owner scenario with a view to increasing the participation of smaller Canadian carriers so as to promote their strength at home and that revisions to air bilateral agreements to assist this where necessary be negotiated.*

*The Minister of Transport provide for the Competition Bureau to review all new or renewed international alliance agreements entered into by the dominant carrier/owner to ensure compliance with competition policy.*

## 8. Bilingualism

The Committee strongly supports the Minister in his intention to ensure that Air Canada or any new dominant carrier will continue to be required to provide services to Canadians in both the English and French languages and that the Official Languages Act will continue to apply.

It learned from the Commissioner of Official Languages of a dispute under which Air Canada is challenging an interpretation of the law that requires that its subsidiaries, in particular its regional airline affiliates, be subject to the law also. The Committee believes that any ambiguity here should be removed.

### *Recommendation 16, Bilingualism*

*The Committee recommends that under a dominant carrier or owner scenario in Canada, all operations directly serving the public carried out by that carrier or owner and its subsidiaries be made subject to the Official Languages Act.*

## 9. Treatment of Employees

The Committee heard from a number of employee groups during its hearings. One of the main messages was that the restructuring process should be completed quickly, so that the sense of uncertainty hanging over them could be removed.

Air Canada has given certain undertakings with regard to workforce stability and the conditions which will apply to layoffs. No doubt we have not seen the end of the negotiation process. The airline workforce is generally represented by quite strong union groups, and probably needs little help from government. Nevertheless when the commitments which government has said it will seek from any dominant carrier are discussed, commitments with regard to the rights of employees should be among the priorities.

Many of the representations made to the Committee on this matter stressed the significance of seniority lists in airline operations, and the potential for creating very unpleasant working situations if the question of merging or transferring personnel were done without regard to the significance of seniority lists. In any overseeing role, it is thus important for the government to ensure that the fullest possible discussion take place between management and labour groups in order to minimize any adverse effects that could arise from this matter.

*Recommendation 17, Treatment of Employees*

*In seeking commitments from the dominant owner/carrier, the government insists that fair treatment with regard to continuity of service or lay-off terms be accorded to employees. Special attention should be accorded to the sensitive matter of airline seniority lists.*

**10. Monitoring Dominant Carrier Commitments**

Whether the outcome of current discussions is a dominant carrier or a dominant owner, the government has indicated its intent to require certain commitments with regard to service, fares and treatment of employees. The Committee agrees with this approach.

There should however be some formal accountability process at least on an annual basis to monitor the compliance with these commitments. The Canadian Transportation Agency, the body which issues licenses, is involved in dispute resolution and monitors compliance with air bilaterals etc. would seem to be well positioned to be involved in this work. The Committee strongly believes however that the Competition Bureau should also be involved and that the monitoring should be a joint effort. The accounting should be in public, in the form of hearings where compliance with the commitments is reported on and intervenors who may have criticisms or complaints will also be heard.

The results of these hearings should be referred to the appropriate parliamentary Committee for review.

*Recommendation 18, Dominant Carrier Commitments*

*The accountability process should be monitored in a public forum, such as through hearings held once per year by the Canadian Transportation Agency in co-operation with the Competition Bureau and open to intervenors and other critics and the report of these hearings should be referred to the House of Commons Transport Committee and the Standing Senate Committee on Transportation and Communications for Review.*

**11. Domestic Competition from Foreign Owned Airlines**

So far in this report the Committee has agreed with most of the courses proposed by the Minister of Transport in his presentation to this Committee to deal with the threat to competition posed by a dominant carrier and most of the detailed recommendations made by the Director of the Competition Bureau. These are reflected in the recommendations made in the report so far.

The Committee is left however with a feeling of unease. There may be commitments made to holding the line on fares, but it is not at all clear where any drive for lower costs will come from or what remedies may be available if fares go up more than expected.

This brings the Committee to some of the ideas about foreign competition. It rejects the notion of pure cabotage, under which foreign aircraft with foreign crews would operate routes entirely within Canada. This would simply be taking jobs away from Canadians. On the other hand cabotage as the extension of an international route may be more acceptable, but only if reciprocal rights were available to Canada.

It is noted that the Competition Bureau put forward two ideas regarding foreign carriers providing competition in the Canadian domestic market. One was the modified sixth freedom service, the Montreal to Vancouver via Chicago kind of route, where unlike today, a US carrier would be able to market a through ticket from origin to destination. A second and more radical proposal was to allow what were referred to as Canada-Only Carriers. These could be entirely foreign owned, would employ Canadian crew and pay Canadian taxes, but would not have the privilege of serving international routes as a Canadian owned carrier would have. The Committee did not hear any support for the Canada-Only carrier idea. Even the one big foreign carrier who was asked for its views thought that the route structure of an all Canadian operation would not be particularly attractive. Small Canadian carriers did not offer any enthusiasm either.

On the other hand the Committee finds appeal in the notion of allowing modified sixth freedom rights. This would seem a fairly straightforward way of introducing a significant element of competition into what is likely to be an otherwise largely uncompetitive scene. In negotiating such rights however, a reciprocal agreement to allow Canadian carriers to undertake through ticketed US to US journeys through a Canadian point should also be required.

*Recommendation 19, Modified 6<sup>th</sup> Freedom Rights*

*In order to increase competition under a dominant owner/carrier regime, the government take steps to negotiate with the United States the necessary authority to allow through ticketing from one point in Canada to another through a US intermediate stop.*

**12. Conclusions and Observations**

The main conclusion of the Committee is that the structure of the airline industry in Canada under the most likely future scenario will result in one owner dominating about 90% of domestic traffic. All the recommendations made by this Committee are aimed at helping deal with this situation, through steps which will protect the customer directly and promote competition by encouraging the growth of small carriers and removing obstacles to new entrants.

One major concern about the Air Canada proposal is the airline's intention to set up a low cost carrier based on Hamilton. It is noted that one of the steps contemplated by the Minister in the restructuring process is submission of the whole package to the Competition Bureau for comment. In doing this we ask the Minister to ask the Bureau to pay particular attention to the Hamilton proposal.



In the letter to the Minister from the Competition Bureau, the possibility of the ultimate requirement for divestiture of some of the affiliates of the dominant owner was raised. The committee did not hear any testimony in favour of this option, though it believes that the Bureau should take a close look at this matter also. Should it become necessary, the recommendations relating to matters such as interlining and code sharing set out in section 3.0 of this report would apply.

The committee wishes to make a comment on airline operating costs. The restructuring of the industry will be successful in the long run only if the emerging dominant owner is successful in getting its costs under control and shifting the current system in which costs drive prices to a market oriented system in which prices drive costs. The high debt load of Canadian Airlines, with its associated high interest costs and for Air Canada the absence of a healthy competitor have allowed both airlines to develop domestic pricing policies which have been designed to cover these costs, rather than reducing costs in order to allow prices to be competitive in a competitive market place. The need to change this pricing approach becomes even more critical with the emergence of a dominant owner. Implementation of the recommendations contained in this report would help drive this change.

While the Committee has addressed the matter of treatment of employees under section 9 of this report, those remarks were intended to apply to those who work directly for the two airlines involved and their affiliates. During the course of the Committees hearings, concern has been raised about the transfer of jobs related to such functions as computer reservation services out of the country. The Committee suggests that to the extent he is able, commitments related to retaining such jobs in Canada or repatriating any jobs already transferred also be pursued by the Minister with the dominant owner.

Finally a comment on safety. The policy section of the Canada Transportation Act, section 5, puts safety as the first item in its declaration of national transportation policy. At a time of upheaval, there may be distractions which might unwittingly contribute to a deterioration in the safety level. We trust that all concerned will exercise exceptional vigilance in order to ensure that our Canadian system remains as safe as it is possible to be.

### **13. Recommendations**

#### **Recommendation 1, Predatory Pricing.**

The Competition Act be amended as it concerns predatory airline pricing in order to ensure that cease and desist orders are available that can stop such actions while they are in progress.

#### **Recommendation 2, Unreasonable Fare Increases.**

It is recommended that section 66 of the Canada Transportation Act, which applies to unreasonable rate increases on monopoly routes, be revised with a view to ensuring that total revenue increases be subject to appeal and not just the basic fare.

#### **Recommendation 3, Travel Agent Commissions.**

The dominant carrier/owner link its travel agent commission system to sales volume alone and not tie it in any way to travel agent loyalty.

#### **Recommendations 4 and 5, Slots.**

It is recommended that the dominant owner commit to surrendering sufficient slots in key locations including overseas to allow effective competition at key times and that access to passenger facilities generally be structured on a common use basis in order not to exclude carriers competing with the dominant owner.

A new regulatory framework for slots be established by Transport Canada such that they be surrendered if not used, that enough be available for new entrants and that priority be given to new entrants where facilities are being expanded.

#### **Recommendation 6, Computer Reservation Systems.**

The government revise the computer reservation system regulations with a view to eliminating the features which work to the disadvantage of small carriers.

#### **Recommendation 7, Frequent Flier Programs.**

The dominant owner be required to allow new entrants to purchase frequent flyer points in his plan at reasonable cost which would be awarded to passengers on the new entrant's routes, such points having status as if they were earned with the dominant owner.

#### **Recommendation 8, Interlining and Code Sharing.**

The dominant owner/carrier be required to negotiate interline and code sharing agreements on reasonable terms with all new entrants in the domestic market wanting such agreements.

#### **Recommendation 9, Surplus Aircraft.**

As part of the commitments required of a dominant owner/carrier, the government shall require a commitment regarding the disposal of surplus aircraft on reasonable terms first to any willing Canadian buyers before disposing offshore.

**Recommendation 10, The 10% Limit on Air Canada Share Ownership.**

The Committee recommends that the provision limiting ownership by an individual of Air Canada voting shares be raised from 10% to 20% and the provision preventing like-minded shareholders from agreeing to vote together be removed. It further recommends that consistent with restraints in the Bank Act, no institutional investor should be able to own more than 10% of Air Canada voting shares.

**Recommendations 11 and 12, Service to Small Communities.**

The Committee recommends that sections 64 and 65 of the Canada Transportation Act be strengthened to guarantee that existing service from a dominant carrier to all communities now served by Air Canada and Canadian Airlines be continued.

In the light of restructuring, the government review its pricing and rental policies at small airports bearing in mind their role as essential parts of the national transportation infrastructure.

**Recommendation 13, Ownership and Control.**

The Committee recommends that the government exercise its discretion under the Canada Transportation Act to raise the limit on maximum foreign ownership in a Canadian airline from 25% up to 49% on a selective basis in order to facilitate the access to capital of small carriers competing with the dominant owner.

**Recommendations 14 and 15, International Air Policies.**

It is recommended that the International Air Policy, including the policy for Charters, be reviewed under the dominant owner scenario with a view to increasing the participation of smaller Canadian carriers so as to promote their strength at home and that revisions to air bilateral agreements to assist this where necessary be negotiated.

The Minister of Transport provide for the Competition Bureau to review all new or renewed international alliance agreements entered into by the dominant carrier/owner to ensure compliance with competition policy.

**Recommendation 16, Bilingualism.**

The Committee recommends that under a dominant carrier or owner scenario in Canada, all operations directly serving the public carried out by that carrier or owner and its subsidiaries be made subject to the Official Languages Act.

**Recommendation 17, Treatment of Employees..**

In seeking commitments from the dominant owner/carrier, the government should insist that fair treatment with regard to continuity of service or lay-off terms be accorded to employees. Special attention should be accorded to the sensitive matter of airline seniority lists.

**Recommendation 18, Dominant Carrier Commitments.**

The accountability process should be monitored in a public forum, such as through hearings held once per year by the Canadian Transportation Agency in co-operation with the Competition Bureau and open to intervenors and other critics and the report of these hearings should be referred to the House of Commons Transport Committee and the Standing Senate Committee on Transportation and Communications for Review.

**Recommendation 19, Modified 6<sup>th</sup> Freedom Rights.**

In order to increase competition under a dominant owner/carrier regime, the government take steps to negotiate with the United States the necessary authority to allow through ticketing from one point in Canada to another through a US intermediate stop



## APPENDIX - WITNESSES

NAME OF ORGANIZATION AND/OR WITNESS(ES)	ISSUE NUMBER	DATE OF APPEARANCE
<b>Air Canada:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Robert A. Milton, President and Chief Executive Officer;</li> <li>Douglas D. Port, Senior Vice President, Corporate Affairs and Government Relations;</li> <li>Duncan Dee, Manager, Government Relations.</li> </ul>	6	Nov. 9, 1999
<b>Air Canada Pilots Association:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>John Oakley, Captain, President.</li> </ul>	6	Nov. 9, 1999
<b>Air Line Pilots Association, International:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Michael Lynch, Captain, President, Canada Board;</li> <li>Steve Linthwaite, Captain, Master Executive Council Chairman, Air Ontario;</li> <li>Bruce McConchie, Captain, Master Executive Council Chairman, Canadian Airlines.</li> </ul>	2	Oct. 27, 1999
<b>Air Transport Association of Canada:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cliff Mackay, President and Chief Executive Officer;</li> <li>Les Aalders, Vice President, Engineering &amp; Maintenance.</li> </ul>	2	Oct. 27, 1999
<b>Canada 3000:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Angus J. Kinnear, President.</li> </ul>	6	Nov. 9, 1999
<b>Canada Airport Council:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Neil Raynor, Executive Director;</li> <li>Paul Benoit, President and Chief Executive Officer, Ottawa International Airport.</li> </ul>	6	Nov. 9, 1999
<b>Canadian Airlines:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kevin E. Benson, President and Chief Executive Officer.</li> <li>Stephen Markey, Senior Vice President, Corporate and Government Affairs;</li> <li>Scott Bradley, Government Relations.</li> </ul>	4	Nov. 3, 1999
<b>Canadian Auto Workers (CAW):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Buzz Hargrove, President;</li> <li>Peggy Nash, Assistant to the President;</li> <li>Jim Stanford, Economist, Research Department;</li> <li>Gary Fane, Transportation Director.</li> </ul>	5	Nov. 8, 1999
<b>Canadian Transportation Agency:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gavin Currie, Director General, Air and Accessible Transportation Branch;</li> <li>Claude Jacques, Director, Legal Services Directorate;</li> <li>Mary-Jane Gravelle, Senior Analyst, Licensing and Charters Directorate.</li> </ul>	5	Nov. 8, 1999
<b>Canadian Union of Public Employees:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Judy Darcy, National President;</li> <li>Denise Hill, President, Airline Division;</li> <li>Richard Balnis, Senior Research Officer, CUPE National;</li> <li>Pam Betty.</li> </ul>	6	Nov. 9, 1999
<b>Commissioner of Official Languages (Office of the):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dyane Adam, Commissioner of Official Languages;</li> <li>Gérard Finn, Director General, Policy Branch;</li> <li>Michel Robichaud, Director General, Investigations Branch;</li> <li>Richard Tardif, Senior Legal Counsel and Director, Legal Services.</li> </ul>	5	Nov. 8, 1999

NAME OF ORGANIZATION AND/OR WITNESS(ES)	ISSUE NUMBER	DATE OF APPEARANCE
<b>Competition Bureau (Industry Canada):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konrad von Finckenstein, Commissioner of Competition;</li> <li>▪ Raymond Pierce, Deputy Commissioner of Competition;</li> <li>▪ Richard Annan, Commerce Officer;</li> <li>▪ Richard Elliott, Commerce Officer.</li> </ul>	2	Oct. 27, 1999
<b>Consumer Association of Canada:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gail Lacombe, President;</li> <li>▪ Jennifer Hillard, Vice-President, Issues &amp; Policy.</li> </ul>	2	Oct. 27, 1999
<b>First Air:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bob Davis, President;</li> <li>▪ The Honourable Jean Bazin, Member of the Board of Directors;</li> <li>▪ Sam Silverstone, Legal Counsel with Makivik Corporation.</li> </ul>	7	Nov. 16, 1999
<b>Onex Corporation:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gerald Schwartz, Chairman and Chief Executive Officer;</li> <li>▪ Nigel Wright, Principal</li> </ul>	3	Nov. 2, 1999
<b>Star Alliance:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rono J. Dutta, President, United Airlines;</li> <li>▪ Frederic F. Brace, Senior Vice President – Finance, United Airlines;</li> <li>▪ Shelley A. Lungmuir, Senior Vice President – International, Regulatory and Governmental Affairs.</li> </ul>	6	Nov. 9, 1999
<b>Transport Canada:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ The Honourable David Collenette, P.C., M.P., Minister</li> <li>▪ Margaret Bloodworth, Deputy Minister;</li> <li>▪ Louis Ranger, Assistant Deputy Minister for Policy</li> </ul>	1	Oct. 26, 1999
<b>Transport 2000:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Harry Gow, President;</li> <li>▪ Michael Janigan, Executive Director, Public Interest, Advocacy Centre;</li> <li>▪ Andrew Reddick, Director of Research;</li> <li>▪ Peter Bleyer, Executive Director, The Council of Canadians;</li> <li>▪ David L. Jeanes, Canadian Association of Airline passengers.</li> </ul>	2	Oct. 27, 1999
<b>West Jet:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stephen C. Smith, President and Chief Executive Officer.</li> </ul>	7	Nov. 16, 1999



# **Restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada**

---

**Comité sénatorial permanent des  
transports et des communications**

**L'honorable Lise Bacon, *présidente***  
**L'honorable J. Michael Forrestall, *vice-président***

---

**DÉCEMBRE 1999**

---

## TABLE DES MATIÈRES

---

### Table des matières

**Membres: Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications**

### Ordre de renvoi

#### **Restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada**

1. Introduction
2. Pertinence de recourir à l'article 47 maintenant
3. Concurrence au pays
  - 3.1 Prix d'éviction
  - 3.2 Hausses excessives de tarifs
  - 3.3 Primes aux agents de voyage
  - 3.4 Créneaux
  - 3.5 Systèmes de réservations informatisés
  - 3.6 Fidélisation des grands voyageurs
  - 3.8 Ententes inter-compagnies et partage de code
  - 3.9 Appareils excédentaires
4. Plafond de 10 p. 100 sur les actions d'Air Canada
5. Desserte des petites localités
6. Propriété et contrôle
7. Vols internationaux
8. Bilinguisme
9. Sort des employés
10. Suivi des engagements du transporteur dominant
11. Concurrence intérieure des transporteurs appartenant à des intérêts étrangers
12. Conclusion et observations
13. Recommandations

#### **Annexe - Témoins**

---



---

**MEMBRES:  
COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**

---

L'honorable Lise Bacon, *Présidente*

L'honorable J. Michael Forrestall, *vice-président*

Et les honorables sénateurs:

Willie Adams

\*J. Bernard Boudreau, c.p. (*ou Dan Hays*)

Catherine Callbeck

Sheila Finestone, c.p.

Janis G. Johnson

Michael Kirby

Marjory LeBreton

\* John Lynch-Staunton (*ou Noël A. Kinsella*)

Raymond J. Perrault, c.p.

Marie-P. (Charette) Poulin

Fernand Roberge

Mira Spivak

**Autres sénateurs ayant participé aux travaux du comité :**

A. Raynell Andreychuk, Norman K. Atkins, Ione Christensen, Erminie J. Cohen, Joan Cook, Pierre De Bané, c.p., Mabel DeWare, Joyce Fairbairn, P.C., Isobel Finnerty, Ronald D. Gitter, Colin Kenny, Noël A. Kinsella\*, Rose-Marie Losier-Cool, Shirley Maheu, Lorna Milne, Donald H. Oliver, Marcel Prud'homme, c.p., Nick G. Sibbeston, Nicholas W. Taylor, Charlie Watt.

\* *Membres d'office*

---

---

**ORDRE DE RENVOI**

---

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 14 octobre 1999 :

L'honorable sénateur Hays propose, appuyé par l'honorable sénateur Graham, c.p.,

Que, conformément au paragraphe 47(5) de la Loi sur les transports au Canada, le décret déposé devant cette Chambre le 14 septembre 1999, autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle, soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications pour étude;

Que le Comité entende, entre autres témoins, le ministre des Transports;

Que le Comité soit autorisé à permettre la diffusion électronique de ses délibérations publiques; et

Que le Comité présente son rapport final au plus tard le 15 décembre 1999.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Greffier du Sénat*

Paul C. Bélisle

---



# Restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada

## 1. Introduction

Le 13 août 1999, le gouverneur en conseil a signé un décret suspendant l'application de la *Loi sur la concurrence* aux transporteurs aériens au Canada, en vertu de l'article 47 sur les perturbations extraordinaires de la *Loi sur les transports au Canada*. Cette suspension devait permettre des discussions en vue d'une fusion des transporteurs, discussions qui auraient autrement contrevenu à la *Loi sur la concurrence*.

Le 14 octobre, le décret a été référé par le Sénat au Comité pour examen. Le 26 octobre, le ministre des Transports, M. David Collenette, a comparu devant nous pour expliquer le contexte du décret. Il a demandé l'avis du Comité sur plusieurs questions touchant la politique sur le transport aérien. Il nous a notamment demandé s'il fallait modifier la loi plafonnant à 10 p. 100 la propriété individuelle des actions votantes d'Air Canada, et quel serait l'impact d'une restructuration sur la concurrence, la valeur des articles actuels 64 et 66 de la *Loi sur les transports* qui protègent le public voyageur en matière de prix et de services sur les vols desservant les petites localités, l'impact probable sur les employés d'une fusion des deux compagnies aériennes ou de la faillite d'une d'elles et la façon de contrôler un marché dans lequel un transporteur serait dominant. Il a indiqué la volonté du gouvernement d'agir dans tous ces dossiers, mais il a affirmé qu'il n'y aurait pas de changement aux exigences actuelles de propriété et de contrôle canadiens.

Le ministre a déposé devant le Comité deux documents dont il s'est largement inspiré pendant ses délibérations. Le premier, *Politique-cadre pour la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada, octobre 1999*, a été produit par son ministère. Le deuxième est une lettre qu'il a reçue du commissaire du Bureau de la concurrence, datée du 22 octobre. La lettre répond à sa demande d'un avis du Bureau sur les questions de concurrence dans le contexte d'une éventuelle restructuration du transport aérien.

On n'a pas demandé au Comité de juger du mérite des projets de restructuration déposés par Onex et Air Canada, et nous ne comptons pas le faire. Comme on le sait, dix jours après le début de nos audiences, Onex a retiré son projet après que celui-ci eut été déclaré illégal par la Cour supérieure du Québec, puisqu'il enfreignait le plafond de 10 p. 100 de propriété des actions d'Air Canada. Nos propos s'appliquent donc au projet d'Air Canada, qui consiste essentiellement à acheter les Lignes aériennes Canadien International pour les exploiter isolément d'Air Canada, et à établir un transporteur à rabais basé à Hamilton (Ontario). Sans qu'il y ait nécessairement à l'avenir un transporteur dominant, la proposition d'Air Canada mène clairement à l'apparition d'un propriétaire dominant. Pour ce qui a trait à la concurrence, nous ne voyons pas la différence qu'il y a entre un propriétaire de deux transporteurs dominant et un transporteur dominant unique.

Au cours de ses audiences, le Comité a entendu 53 témoins : le ministre des Transports, les deux grandes compagnies aériennes, la société Onex, le commissaire du Bureau de la concurrence, plusieurs petits transporteurs aériens ainsi que plusieurs syndicats et groupes de consommateurs.

Dans son rapport, le Comité garde à l'esprit les tâches demandées par le ministre : les questions abordées dans les paragraphes qui suivent correspondent à ce que nous considérons les grands enjeux. Chacun est traité brièvement et dans la plupart des cas, nous formulons une recommandation. Comme on l'a dit, ces recommandations sont fondées sur l'hypothèse que le projet d'Air Canada va se matérialiser. Si ce n'est pas le cas, plusieurs recommandations du rapport deviennent caduques.

## 2. Pertinence de recourir à l'article 47 maintenant

Selon la *Loi sur les transports au Canada*, l'article 47 est un recours en cas de perturbation extraordinaire, existante ou imminente, du réseau national des transports, en l'absence de toute autre solution législative en vertu de cette Loi ou d'une autre. L'article ne vise pas les perturbations causées par des conflits de travail. La loi permet des mesures qui peuvent être prises pour stabiliser un cas de perturbation et mentionne qu'il est possible d'imposer des contraintes sur la capacité de transport et les prix.

Le Comité est conscient des conséquences possibles de la disparition d'un transporteur important au pays. Un témoin a décrit la situation qui a suivi la disparition d'Eastern Airlines aux États-Unis et laissé entendre qu'outre l'effet immédiat, passagers coincés et emplois perdus, il y aurait une pénurie de sièges pendant plusieurs mois après la disparition de la compagnie et que le rétablissement que pourrait opérer un nouveau propriétaire prendrait au moins un an à se réaliser en entier, étant donné les problèmes du rééquipement, de la formation, du recrutement, etc. Lorsqu'il a comparu devant nous, le ministre a affirmé qu'il y avait trois options face au problème. La première consiste à aider Canadien financièrement, la deuxième, à laisser la compagnie faire la faillite et la troisième, à restructurer l'industrie d'une façon ou d'une autre. Le recours à l'alinéa 47(1)c) est le moyen de lancer cette démarche.

Même en tenant compte de ce qui précède, le Comité n'est pas convaincu que le recours à l'article 47 était justifié dans le cas qui nous occupe, parce qu'on ne lui a pas expliqué quels étaient tous les autres remèdes possibles que permet la Loi, pas plus qu'il n'est convaincu qu'une perturbation était imminente. Néanmoins, il y a eu une intervention et un renvoi au Comité, et ce dernier réagit en conséquence.

### 3. Concurrence au pays

Le Comité s'inquiète surtout de la disparition de la concurrence dans le scénario proposé par Air Canada. Le nouveau propriétaire dominera le transport aérien intérieur, avec environ 90 p. 100 du marché. Nous partageons la grave inquiétude du Bureau de la concurrence à cet égard et nous notons avec intérêt ses commentaires sur la nécessité d'une mesure complète et urgente pour rétablir la concurrence, car des engagements volontaires ne peuvent guère remplacer la rigueur d'un marché concurrentiel. Le rapport aborde le rétablissement de certains aspects de la concurrence étrangère en 11.0, mais nous formulons ici des commentaires sur certaines garanties qui pourraient s'imposer face à des pratiques comme les prix d'éviction, les hausses excessives de tarifs et d'autres qui sont susceptibles de causer préjudice avec un transporteur dominant ou un propriétaire dominant.

#### 3.1 Prix d'éviction

Le Canada a vu les effets des prix d'éviction dans l'industrie du transport aérien ces dernières années et nous convenons avec le Bureau de la concurrence que les dispositions actuelles de la *Loi sur la concurrence* ne permettent pas de contrer cette pratique lorsqu'elle a cours. Nous appuyons donc la recommandation du Bureau à ce sujet. Nous estimons nécessaire de pouvoir émettre une certaine forme d'ordonnance de cessation face à des pratiques d'éviction évidentes.

*Recommandation 1 : Prix d'éviction*

*Que la Loi sur la concurrence soit modifiée de façon à prévoir des ordonnances de cessation lorsque des pratiques de prix d'éviction ont cours dans le transport aérien.*

#### 3.2 Hausses excessives de tarifs

Nous convenons également que les dispositions de l'article 66 de la Loi sur les transports au Canada ne semblent pas en mesure d'empêcher un transporteur dominant d'imposer des tarifs déraisonnables sur les routes monopolistiques. On présume qu'il y aura beaucoup plus de routes monopolistiques à la suite des projets actuels, et, de toute façon, la disposition ne s'applique qu'au prix régulier. On pourrait envisager de limiter l'augmentation totale des tarifs sur une route monopolistique au taux d'inflation plutôt que de considérer seulement le plein tarif. On voudrait ici prévenir des pratiques d'élimination des rabais et des soldes de sièges sur les routes monopolistiques, alors que le plein tarif resterait inchangé.

*Recommandation 2 : Hausses excessives de tarifs*

*Que l'article 66 de la Loi sur les transports au Canada qui s'applique aux augmentations excessives de tarif sur les routes monopolistiques soit modifiée de façon que l'augmentation totale des recettes soit visée, et pas seulement le tarif de base.*

#### 3.3 Primes aux agents de voyage

Les petits transporteurs canadiens, comme Westjet, Air Transat et Canada 3000, offrent un service précieux et une concurrence assez efficace dans certains marchés. Cependant ils sont petits en termes relatifs et très vulnérables à certaines pratiques des gros transporteurs, et ils risquent de le devenir davantage dans l'avenir. Nous avons constaté que le ministre est sensibilisé à la situation et que le document de politique présente plusieurs situations où on peut intervenir. Ici encore, le Bureau de la concurrence a formulé des commentaires et des recommandations valables. Nous les examinons ici et dans le texte qui suit immédiatement la présente partie. Nous reprenons à notre compte certaines recommandations du Bureau.

Les gros transporteurs structurent souvent les commissions versées aux agents de voyages de sorte que la prime augmente avec le volume. Cela peut nuire aux petits concurrents. Dans un contexte de propriétaire dominant, ces pratiques seraient interdites et les commissions ne pourraient être que fonction linéaire des ventes.

*Recommandation 3 : Primes aux agents de voyage*

*Que le transporteur ou propriétaire dominant lie la commission aux agents de voyage au volume des ventes et non à leur loyauté, de quelque façon que ce soit.*

#### 3.4 Créneaux

Il est important que tous les transporteurs aient accès aux créneaux et aux installations aéroportuaires quand ils en ont besoin. Les créneaux sont des plages de temps allouées aux transporteurs afin de leur permettre de décoller et de se poser au moment voulu et en toute sécurité. Les petits transporteurs ou les nouveaux venus peuvent parfois être évincés d'un marché s'il n'y a pas de créneau disponible au moment où ils en ont besoin. L'accès aux installations comme les portes d'embarquement, les comptoirs d'enregistrement et les systèmes de bagages leur sont également nécessaires. L'accès aux créneaux n'est pas encore un problème au Canada, à l'exception de l'aéroport Pearson à certaines heures du jour, mais la disponibilité des créneaux dans certains aéroports étrangers peut poser problème pour les vols internationaux. Le Bureau de la concurrence a beaucoup traité de ces questions dans son rapport et formule plusieurs recommandations à cet égard. Nous ne voulons pas les répéter textuellement ici, mais nous en reprenons l'essentiel dans nos propres recommandations.



### *Recommandations 4 et 5 : Créneaux*

*Que le propriétaire dominant s'engage à céder suffisamment de créneaux dans des aéroports clés, y compris étrangers, afin de favoriser une compétition réelle aux périodes cruciales que l'accès aux installations pour les passagers soit structuré en vue d'un usage commun, afin de ne pas évincer les transporteurs en concurrence avec le transporteur dominant.*

*Il convient que Transport Canada établisse un nouveau règlement sur les créneaux afin que ceux qui ne sont pas utilisés soient rendus disponibles, qu'il y en ait assez pour les nouveaux venus et qu'on accorde priorité à ces derniers lorsqu'on développe les installations.*

### **3.5 Systèmes de réservations informatisés**

Il arrive que les systèmes informatisés de réservations désavantagent les petits transporteurs, en particulier en vertu du partage des codes, car un transporteur peut apparaître à l'écran d'un agent de voyages sous plusieurs vols portant plusieurs numéros. Cela risque de renvoyer à l'arrière-plan l'information relative aux petits transporteurs. En outre l'information au sujet d'un système de réservations est souvent diffusée auprès de tous les transporteurs membres, ce qui peut être au détriment des petits transporteurs. Le rapport du ministre indique que le gouvernement examinera ce problème. Le Bureau a également formulé des recommandations à cet égard.

#### *Recommandation 6 : Systèmes de réservations informatisés*

*Que le gouvernement révise le règlement sur les systèmes de réservations informatisés afin d'en éliminer les caractéristiques qui désavantagent les petits transporteurs.*

### **3.6 Fidélisation des grands voyageurs**

Ce régime de fidélisation est un outil de marketing bien rodé. L'incapacité d'un nouveau venu d'offrir un programme comparable peut être très désavantageuse. Le Bureau a proposé qu'un nouveau transporteur sur le marché intérieur ait le droit d'acheter des points au transporteur dominant dans des conditions raisonnables, pour ensuite les offrir à ses propres passagers. Les points auraient la même valeur que s'ils étaient acquis sur les vols du transporteur dominant.

#### *Recommandation 7 : Fidélisation des grands voyageurs*

*Que le transporteur dominant soit tenu d'autoriser les nouveaux venus de lui acheter des points de son programme « grands voyageurs » à un prix raisonnable afin d'en faire profiter ses passagers, ces points ayant la même valeur que s'ils étaient acquis après du transporteur dominant.*

### **3.8 Ententes inter-compagnies et partage de code**

Pour un nouveau venu sur le marché, la possibilité d'offrir des correspondances faciles sur les routes du transporteur dominant est de toute évidence un élément clé de sa croissance. Ici encore, nous aimons le point de vue du Bureau de la concurrence, et nous formulons la recommandation suivante.

#### *Recommandation 8 : Ententes inter-compagnies et partage de code*

*Que le propriétaire ou transporteur dominant soit tenu de négocier des ententes inter-compagnies et de partage de code dans des conditions raisonnables avec les nouveaux venus sur le marché intérieur qui le désirent.*

### **3.9 Appareils excédentaires**

Les nouveaux venus ont besoins de nouveaux appareils et les petits transporteurs débutent généralement avec des avions usagés. Le Comité comprend que l'importation et la mise en service des appareils d'occasion peuvent prendre beaucoup de temps par rapport à l'achat d'appareils équivalents au Canada. Si le transporteur dominant n'a pas besoin de tous les appareils de sa flotte à la suite de la restructuration, il faut trouver un moyen d'offrir les appareils excédentaires à tous les intéressés du marché intérieur avant de les vendre à l'étranger.

#### *Recommandation 9 : Appareils excédentaires*

*Que, dans le cadre des engagements requis du transporteur dominant, le gouvernement exige que les appareils excédentaires soient offerts dans des conditions raisonnables à tout acheteur canadien intéressé avant d'être vendus à l'étranger.*

## **4. Plafond de 10 p. 100 sur les actions d'Air Canada**

Quand Air Canada a été privatisée en vertu de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* en 1988, on a plafonné à 10 p. 100 le nombre d'actions votantes qu'un particulier peut détenir, ou que des personnes associées pouvaient détenir ensemble. On voulait ainsi encourager la participation du public à la propriété de la compagnie. Des restrictions semblables ont été imposées lors de la privatisation du CN (15 p. 100) et de Petro-Canada (10 p. 100), mais non lors de la privatisation de compagnies comme Teleglobe.

Le plafond a pour effet de remettre la compagnie entre les mains de la direction car aucun actionnaire ne détient assez de votes pour exercer une influence déterminante dans l'élection du conseil d'administration lors de l'assemblée annuelle. Il existe des indices assez

forts selon lesquels la concentration des actions influe positivement sur la performance financière. Les grands actionnaires ont un vif intérêt à contrôler la performance de la gestion et à exercer assez de pouvoir pour exiger le départ des titulaires qui ne sont pas assez performants. Il y a certains indices à l'appui de cette thèse au sein de l'industrie américaine du transport aérien. Par ailleurs le fait qu'un particulier ou une compagnie dispose d'assez d'actions pour exercer un contrôle de fait est une possibilité que le Comité ne veut pas envisager. Dans cette veine, nous suggérons de plafonner la quantité d'actions votantes que les grands investisseurs institutionnels pourraient détenir.

Acceptant que le plafond de 10 p. 100 soit relevé, le Comité s'inspire des travaux du Comité sénatorial des banques pour en proposer un nouveau. Dans le rapport de ce Comité sur les banques, il est dit qu'un plafond de 20 p. 100 permettrait de mieux suivre le rendement de la gestion que celui de 10 p. 100 qui s'applique actuellement dans ce secteur.

Le Comité est donc d'avis que le plafond de 10 p. 100 à la propriété des actions d'Air Canada devrait être doublé à 20 p. 100. En outre, la disposition qui empêche des actionnaires de s'unir à leurs associés pour le vote devraient être levée.

*Recommandation 10 : Plafond de participation de 10 % dans Air Canada*

*Le Comité recommande que le plafond limitant la participation individuelle en actions votantes dans Air Canada soit relevé à 20 p. 100, et que la disposition qui empêche des actionnaires de convenir de voter ensemble devait être levée. Il recommande en outre que, conformément aux contraintes de la Loi sur les banques, aucun investisseur institutionnel ne puisse détenir plus de 10 p. 100 des actions votantes d'Air Canada.*

## 5. Desserte des petites localités

Le Comité perçoit beaucoup d'inquiétudes de la part des petites localités face à toute forme de restructuration, en particulier le danger que le service qu'elles reçoivent diminue ou disparaisse complètement. Dans le Nord, il n'y a souvent pas d'autres moyens de transport disponibles, il s'agit d'un service essentiel. Ce que réclament souvent les gens du Nord en matière de transport aérien en région éloignée, c'est la sécurité, du service et des tarifs raisonnables.

Les articles 64 et 65 de la Loi sur les transports au Canada sont conçus pour aider dans la situation actuelle, et ils exigent que le dernier et l'avant-dernier transporteur qui desservent une localité donnent un avis de 60 jours avant d'abandonner le service. Ce délai doit permettre à un autre transporteur de prendre la place. De toute évidence, il faut maintenir un équilibre. Si le temps de retrait est trop long, cela pourrait décourager un nouveau transporteur de s'implanter. Il faut néanmoins renforcer les dispositions de la Loi si le scénario retenu est celui d'un propriétaire dominant et exiger qu'il n'y ait pas d'interruption du service.

Le Comité a entendu les préoccupations de témoins au sujet des coûts des petits aéroports qui augmentent déjà, mais qu'une perte de recettes pourrait faire augmenter davantage en cas de réduction de la fréquence du service. Le gouvernement devrait donc revoir ses politiques de prix et de location dans les petits aéroports en cas de restructuration.

*Recommandations 11 et 12 : Desserte des petites localités*

*Le Comité recommande que les articles 64 et 65 de la Loi sur les transports au Canada soient renforcés pour garantir qu'un nouveau transporteur dominant continue d'assurer à toutes les localités le service maintenant offert par Air Canada et Canadien.*

*Que le gouvernement revoie, à la lumière de la restructuration, ses politiques de prix et de location dans les petits aéroports en gardant à l'esprit leur rôle essentiel dans l'infrastructure nationale des transports.*

## 6. Propriété et contrôle

En vertu de la loi, pour qu'un transporteur aérien ait la qualité de canadien, il doit appartenir dans les faits à des intérêts canadiens, contrôlant au moins 75 p. 100 des actions votantes. Ce plancher de 75 p. 100 pourrait être réduit par règlement, mais le règlement ne peut modifier l'exigence de propriété. La qualité de canadien permet de desservir les routes canadiennes et d'être désigné transporteur canadien par le gouvernement, afin de pouvoir offrir des vols internationaux. Les exigences légales en matière de propriété remontent à de nombreuses années, et découlent de la Convention de Chicago de 1944, qui a établi le mode de négociation des accords bilatéraux pour la desserte des routes internationales.

On affirme souvent que l'augmentation de la propriété étrangère, de 25 à 49 p. 100, favoriserait l'accès au capital étranger. Le Bureau de la concurrence estime que cela pourrait aider la position de certains petits transporteurs au Canada, par l'accès au capital et de meilleures perspectives d'alliance avec des groupes étrangers.

Certains membres du Comité craignent un relèvement du plafond de 25 p. 100. On s'inquiète du fait qu'il existe des façons de contourner la restriction. Ces échappatoires peuvent être financières : par exemple, un transporteur étranger ne peut pas être un propriétaire majoritaire, mais pourrait fonctionner comme un banquier influent. Relever le plafond de 25 p. 100 amplifierait la crainte sur l'influence. Néanmoins, le Comité convient avec le commissaire du Bureau de la concurrence qu'une hausse au-delà de 25 p. 100 pourrait aider les petits transporteurs. À cet égard, une approche sélective présente du mérite, et le Comité fait sa recommandation en gardant à l'esprit que la loi permet de hausser la limite de 25 p. 100 jusqu'au plafond au-delà duquel il y aurait perte de contrôle canadien.



### *Recommandation 13 : Propriété et contrôle*

*Le Comité recommande que le gouvernement fasse preuve de jugement en invoquant la Loi sur les transports au Canada pour relever le plafond de participation étrangère dans une compagnie aérienne canadienne, de 25 jusqu'à peut-être 49 p. 100, de façon sélective, pour faciliter l'accès au capital des petits transporteurs en concurrence avec le propriétaire dominant.*

## **7. Vols internationaux**

Toute liaison internationale est négociée avec un pays étranger en vertu d'un accord aérien bilatéral, et des routes sont ensuite attribuées aux transporteurs conformément à la « politique sur le transport aérien international » du gouvernement. La politique émane d'un scénario qui prévoit deux grands transporteurs, plusieurs petits charters canadiens et des fournisseurs de service. C'est en vertu de cette politique qu'un ou l'autre des grands transporteurs se retrouve soit avec des droits exclusifs sur une route, soit dans une position majoritaire. Au-delà de 300 000 vols passagers par année sur une route particulière, on désigne plus d'un transporteur. Des dispositions de préemption s'appliquent lorsqu'un transporteur n'exploite pas toutes les routes qui lui ont été attribuées. Reconnaisant que les accords bilatéraux sont aussi assujettis aux politiques des gouvernements étrangers, le Canada continue d'imposer sur certaines routes des conditions visant à protéger les grands transporteurs de toute concurrence des petits transporteurs canadiens.

Les services vers et depuis les États-Unis sont toutefois relativement peu limités en raison de la politique « ciels ouverts » canado-américaine des dernières années.

S'il devait y avoir un seul transporteur dominant, il faudrait, de l'avis du Comité, revoir la politique sur le transport aérien international. Selon le Comité, les routes internationales offrent en général de meilleures perspectives de croissance et de profit que les routes intérieures de sorte qu'il est important que les petits transporteurs canadiens puissent participer autant que possible à ce marché de façon à renforcer leur position au pays.

Le Comité recommande de revoir les accords bilatéraux dans la mesure où cela s'avérera utile.

Il ne faudrait pas négliger les vols charters internationaux. Le Comité a appris qu'il subsiste dans le marché des charters des contraintes qui réduisent la marge de manœuvre des exploitants canadiens. L'impossibilité d'offrir des tarifs aller en est un exemple.

Comme il est important d'encourager certains petits transporteurs canadiens à rivaliser avec le transporteur dominant, il est recommandé de revoir à cet égard la politique sur les charters internationaux.

Le Comité a été frappé par une des recommandations du Bureau de la concurrence concernant les alliances. Les petits transporteurs ne font pas partie d'alliances et, dans les deux projets de restructuration, il y a une alliance de moins avec un transporteur canadien. De plus, durant la récente escalade des offres d'achat, les alliances semblent avoir exercé plus d'influence que prévu. Le Bureau a recommandé une mesure lui permettant d'examiner toute nouvelle alliance internationale ou renouvellement d'alliance liant le transporteur dominant, afin d'assurer le respect de la *Loi sur la concurrence*. Le Comité appuie cette recommandation.

### *Recommandations 14 et 15 : Politiques aériennes internationales*

*Que l'on examine la politique aérienne internationale, y compris celle visant les charters, dans le scénario du propriétaire dominant afin d'accroître la participation de petits transporteurs canadiens et de développer leur force au pays et que des révisions des accords aériens bilatéraux soient négociées au besoin.*

*Que le ministre des Transports permette au Bureau de la concurrence d'examiner toute nouvelle alliance internationale ou renouvellement d'alliance liant le transporteur dominant, afin d'assurer le respect de la politique sur la concurrence.*

## **8. Bilinguisme**

Le Comité appuie entièrement l'intention du ministre de maintenir l'obligation faite à Air Canada ou à tout nouveau transporteur dominant d'offrir des services aux Canadiens en français et en anglais, comme l'exige la *Loi sur les langues officielles*.

Le Commissaire aux langues officielles a fait part au Comité d'un différend selon lequel Air Canada conteste une interprétation de la loi qui exige que ses filiales, en particulier ses filiales régionales, soient assujetties à la loi.

### *Recommandation 16 : Bilinguisme*

*Le Comité recommande que dans un scénario comportant un transporteur ou un propriétaire dominant au Canada, tous les services offerts au public par ce transporteur ou ce propriétaire et ses sociétés affiliées soient assujettis à la Loi sur les langues officielles.*

## **9. Sort des employés**

Le Comité a entendu plusieurs syndicats. Une des principales doléances visait à accélérer la restructuration pour éliminer le climat d'incertitude qui plane sur les employés.

Air Canada a donné certaines assurances concernant la stabilité de la main-d'œuvre et les conditions s'appliquant en cas de mises à pied. Il ne fait aucun doute que les négociations sont loin d'être terminées. Les travailleurs aériens sont en général représentés par des



syndicats assez puissants et ont probablement besoin de très peu d'aide du gouvernement. Néanmoins, lorsqu'il est question des engagements que le gouvernement dit vouloir exiger de tout transporteur dominant, il faudrait d'abord penser aux droits des employés.

Plusieurs témoignages soulignent l'importance de l'ancienneté dans le transport aérien et la possibilité qu'une fusion ou un transfert de personnel donne lieu à un climat de travail très difficile si on ne tient pas compte de l'ancienneté. Il est donc important que le gouvernement, dans son rôle d'encadrement, s'assure que les discussions entre la direction et les syndicats soient aussi exhaustives que possible pour éviter autant que possible les conséquences néfastes.

*Recommandation 17 : Sort des employés*

*Que, parmi les engagements demandés au propriétaire ou transporteur dominant, le gouvernement insiste pour que les employés reçoivent un traitement juste en ce qui a trait à la continuité du service et aux conditions de mise à pied. Une attention spéciale devrait être accordée à la délicate question des listes d'ancienneté.*

## **10. Suivi des engagements du transporteur dominant**

Si les discussions actuelles font apparaître un transporteur ou d'un propriétaire dominant, le gouvernement a l'intention d'exiger certains engagements concernant le service, les tarifs et le traitement des employés. Le Comité appuie cette démarche.

Il devrait y avoir une certaine reddition de comptes officielle, au moins une fois par année, pour garantir le respect de ces engagements. L'Office des transports du Canada, qui délivre les licences, participe à la résolution des conflits et surveille si les accords aériens bilatéraux sont respectés, entre autres choses, semblerait bien placé pour participer à cette tâche. Le Comité est convaincu que le Bureau de la concurrence devrait également jouer un rôle et que le suivi devrait procéder d'un effort commun. La reddition de comptes devrait se faire publiquement, sous forme d'audiences où l'on ferait état du respect des engagements et où les intervenants ayant des critiques ou des plaintes à formuler seraient entendus.

Les résultats de ces audiences devraient être renvoyés au comité parlementaire pertinent pour étude.

*Recommandation 18 : Engagements du transporteur dominant*

*Que la reddition de comptes se déroule dans le cadre d'un forum public, comme des audiences tenues une fois par année par l'Office des transports du Canada, en collaboration avec le Bureau de la concurrence, et ouvertes aux intervenants et autres critiques, et que les résultats de ces audiences soient renvoyés au Comité des transports de la Chambre des communes et au Comité sénatorial permanent des transports et des communications pour étude.*

## **11. Concurrence intérieure des transporteurs appartenant à des intérêts étrangers**

Jusqu'à maintenant dans ce rapport, le Comité a appuyé la plupart des propositions que lui a faites le ministre des Transports afin de contenir le danger d'un transporteur dominant pour la concurrence, ainsi que la plupart des recommandations détaillées du directeur du Bureau de la concurrence. Elles sont contenues dans les recommandations exposées jusqu'ici dans le rapport.

Le Comité émet toutefois des réserves. On peut s'engager à maintenir les tarifs, mais il n'est pas du tout clair d'où viendrait une mesure quelconque pour réduire les coûts et quels remèdes existent si les tarifs augmentent plus que prévu.

Cela amène le Comité à certaines idées émises sur la concurrence étrangère. Il rejette l'idée du cabotage pur, selon laquelle des appareils étrangers dotés d'équipages étrangers desserviraient des routes situées entièrement en territoire canadien. Cela équivaldrait à éliminer des emplois pour les Canadiens. Par ailleurs, le cabotage vu comme le prolongement d'une route internationale pourrait être une activité plus acceptable, à condition que le Canada puisse jouir de droits réciproques.

Le Bureau de la concurrence préconise deux idées concernant la concurrence des transporteurs étrangers sur le marché intérieur canadien. La première a trait à la version modifiée de la sixième liberté selon laquelle un transporteur américain pourrait, contrairement aux règles actuelles, vendre un billet direct, disons Montréal-Vancouver, avec escale à Chicago. L'autre proposition, plus radicale, ouvre la porte aux transporteurs dits actifs au Canada seulement. Ces transporteurs pourraient appartenir entièrement à des intérêts étrangers, emploieraient des équipages canadiens et paieraient des impôts au Canada, mais n'auraient pas le privilège de desservir des routes internationales comme un transporteur canadien. Le Comité n'a pas entendu de témoignage favorable à de tels transporteurs actifs au Canada seulement. Même le grand transporteur étranger qui a été consulté à cet égard croyait qu'une structure de routes entièrement canadienne offrait peu d'intérêt. Les petits transporteurs canadiens n'étaient pas particulièrement enthousiastes eux non plus.

Par ailleurs, le Comité trouve intéressante l'idée d'accorder des droits en vertu d'une sixième liberté modifiée. Cela semble une façon assez facile d'introduire un élément important de concurrence dans un milieu qui semble très peu concurrentiel. La négociation de tels droits doit également comporter un accord réciproque permettant aux transporteurs canadiens de vendre des billets d'un point aux États-Unis à un autre, avec escale au Canada.

*Recommandation 19 : Droits en vertu d'une sixième liberté modifiée*

*Que le gouvernement entreprenne de négocier avec les États-Unis le pouvoir nécessaire pour permettre la vente de billets d'un point au Canada à un autre, avec escale aux États-Unis, afin de favoriser la concurrence dans un contexte de propriétaire ou transporteur dominant.*

## 12. Conclusion et observations

La principale conclusion du Comité est que la structure de l'industrie du transport aérien au Canada débouchera, selon l'hypothèse la plus vraisemblable, sur un propriétaire dominant environ 90 p. 100 du trafic intérieur. Toutes nos recommandations visent à aider à composer avec la situation, par des mesures qui protégeront le public directement et favoriseront la concurrence par le développement des petits transporteurs et l'élimination des obstacles aux nouveaux-venus.

Un des problèmes du projet d'Air Canada concerne son intention d'établir un transporteur à rabais à Hamilton. Notons qu'une des mesures envisagées par le ministre, dans le processus de restructuration, consiste à soumettre toute l'affaire au Bureau de la concurrence pour qu'il la commente. Le cas échéant, nous demandons au ministre de demander au Bureau d'accorder une attention particulière à la proposition de Hamilton.

Dans la lettre du Bureau de la concurrence au ministre, on indique qu'on pourrait exiger en dernier ressort que le propriétaire dominant se désaisisse de certaines filiales. Le Comité n'a pas entendu de témoignage favorable à cette option, mais il est d'avis que le Bureau devrait également examiner cette question de près. Si cela s'avérait nécessaire, nos recommandations sur les accords inter-compagnies et les partages de codes, exposées à la section 3.0 du rapport, s'appliqueraient.

Le Comité désire faire un commentaire sur les coûts d'exploitation des sociétés aériennes. La restructuration de l'industrie ne donnera de bons résultats à long terme que si le nouveau propriétaire dominant réussit à maîtriser les coûts et à transformer le système actuel, où les coûts déterminent les prix, en un système axé sur le marché où les prix déterminent les coûts.

La lourde dette et les frais d'intérêts élevés de Canadien ainsi que les coûts d'exploitation élevés d'Air Canada, causés en partie par la protection de la direction et du conseil d'administration contre les pressions d'un actionnaire important et l'absence d'un concurrent solide, ont amené les deux transporteurs à se doter de politiques de prix intérieurs destinées à absorber ces coûts, au lieu de les inciter à réduire leurs coûts pour offrir des prix concurrentiels sur le marché.

La nécessité de changer cette façon d'établir les prix revêt encore plus d'importance avec l'émergence d'un transporteur dominant. L'application des recommandations contenues dans le rapport exercerait des pressions en ce sens.

Bien que nous ayons abordé le sort des employés à l'article 9 du rapport, ces propos étaient destinés à ceux qui travaillent directement pour les deux transporteurs en cause et leur affiliés. Aux audiences, des témoins se sont inquiétés du transfert d'emplois hors du pays dans des fonctions comme les réservations informatisées. Le Comité suggère que dans la mesure du possible, le ministre cherche à obtenir du transporteur dominant qu'il s'engage à maintenir ces emplois au Canada ou même à en rapatrier.

Enfin, un commentaire sur la sécurité. Dans la déclaration pour une politique nationale des transports, à l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada*, le premier objectif porte sur la sécurité. En cette époque de bouleversements, des égarements pourraient, à l'insu de tous, compromettre la sécurité. Nous espérons que chaque personne concernée fera preuve d'une extrême vigilance pour que notre réseau canadien continue d'offrir la plus grande sécurité possible.

## 13. Recommendations

### Recommandation 1 : Prix d'éviction

Que la Loi sur la concurrence soit modifiée de façon à prévoir des ordonnances de cessation lorsque des pratiques de prix d'éviction ont cours dans le transport aérien.

### Recommandation 2 : Hausses excessives de tarifs

Que l'article 66 de la Loi sur les transports au Canada qui s'applique aux augmentations excessives de tarif sur les routes monopolistiques soit modifiée de façon que l'augmentation totale des recettes soit visée, et pas seulement le tarif de base.

### Recommandation 3 : Primes aux agents de voyage

Que le transporteur ou propriétaire dominant lie la commission aux agents de voyage au volume des ventes et non à leur loyauté, de quelque façon que ce soit.

### Recommandations 4 et 5 : Créneaux

Que le propriétaire dominant s'engage à céder suffisamment de créneaux dans des aéroports clés, y compris étrangers, afin de favoriser une compétition réelle aux périodes cruciales que l'accès aux installations pour les passagers soit structuré en vue d'un usage commun, afin de ne pas évincer les transporteurs en concurrence avec le transporteur dominant.

Il convient que Transport Canada établisse un nouveau règlement sur les créneaux afin que ceux qui ne sont pas utilisés soient rendus disponibles, qu'il y en ait assez pour les nouveaux venus et qu'on accorde priorité à ces derniers lorsqu'on développe les installations.

### Recommandation 6 : Systèmes de réservations informatisés

Que le gouvernement révise le règlement sur les systèmes de réservations informatisés afin d'en éliminer les caractéristiques qui désavantagent les petits transporteurs.



**Recommandation 7 : Fidélisation des grands voyageurs**

Que le transporteur dominant soit tenu d'autoriser les nouveaux venus de lui acheter des points de son programme « grands voyageurs » à un prix raisonnable afin d'en faire profiter ses passagers, ces points ayant la même valeur que s'ils étaient acquis après du transporteur dominant.

**Recommandation 8 : Ententes inter-compagnies et partage de code**

Que le propriétaire ou transporteur dominant soit tenu de négocier des ententes inter-compagnies et de partage de code dans des conditions raisonnables avec les nouveaux venus sur le marché intérieur qui le désirent.

**Recommandation 9 : Appareils excédentaires**

Que, dans le cadre des engagements requis du transporteur dominant, le gouvernement exige que les appareils excédentaires soient offerts dans des conditions raisonnables à tout acheteur canadien intéressé avant d'être vendus à l'étranger.

**Recommandation 10 : Plafond de participation de 10 % dans Air Canada**

Le Comité recommande que le plafond limitant la participation individuelle en actions votantes dans Air Canada soit relevé à 20 p. 100, et que la disposition qui empêche des actionnaires de convenir de voter ensemble devait être levée. Il recommande en outre que, conformément aux contraintes de la Loi sur les banques, aucun investisseur institutionnel ne puisse détenir plus de 10 p. 100 des actions votantes d'Air Canada.

**Recommandations 11 et 12 : Desserte des petites localités**

Le Comité recommande que les articles 64 et 65 de la Loi sur les transports au Canada soient renforcés pour garantir qu'un nouveau transporteur dominant continue d'assurer à toutes les localités le service maintenant offert par Air Canada et Canadien.

Que le gouvernement revoie, à la lumière de la restructuration, ses politiques de prix et de location dans les petits aéroports en gardant à l'esprit leur rôle essentiel dans l'infrastructure nationale des transports.

**Recommandation 13 : Propriété et contrôle**

Le Comité recommande que le gouvernement fasse preuve de jugement en invoquant la Loi sur les transports au Canada pour relever le plafond de participation étrangère dans une compagnie aérienne canadienne, de 25 jusqu'à peut-être 49 p. 100, de façon sélective, pour faciliter l'accès au capital des petits transporteurs en concurrence avec le propriétaire dominant.

**Recommandations 14 et 15 : Politiques aériennes internationales**

Que l'on examine la politique aérienne internationale, y compris celle visant les charters, dans le scénario du propriétaire dominant afin d'accroître la participation de petits transporteurs canadiens et de développer leur force au pays et que des révisions des accords aériens bilatéraux soient négociées au besoin.

Que le ministre des Transports permette au Bureau de la concurrence d'examiner toute nouvelle alliance internationale ou renouvellement d'alliance liant le transporteur dominant, afin d'assurer le respect de la politique sur la concurrence.

**Recommandation 16 : Bilinguisme**

Le Comité recommande que dans un scénario comportant un transporteur ou un propriétaire dominant au Canada, tous les services offerts au public par ce transporteur ou ce propriétaire et ses sociétés affiliées soient assujettis à la Loi sur les langues officielles.

**Recommandation 17 : Sort des employés**

Que, parmi les engagements demandés au propriétaire ou transporteur dominant, le gouvernement insiste pour que les employés reçoivent un traitement juste en ce qui a trait à la continuité du service et aux conditions de mise à pied. Une attention spéciale devrait être accordée à la délicate question des listes d'ancienneté.

**Recommandation 18 : Engagements du transporteur dominant**

Que la reddition de comptes se déroule dans le cadre d'un forum public, comme des audiences tenues une fois par année par l'Office des transports du Canada, en collaboration avec le Bureau de la concurrence, et ouvertes aux intervenants et autres critiques, et que les résultats de ces audiences soient renvoyés au Comité des transports de la Chambre des communes et au Comité sénatorial permanent des transports et des communications pour étude.

**Recommandation 19 : Droits en vertu d'une sixième liberté modifiée**

Que le gouvernement entreprenne de négocier avec les États-Unis le pouvoir nécessaire pour permettre la vente de billets d'un point au Canada à un autre, avec escale aux États-Unis, afin de favoriser la concurrence dans un contexte de propriétaire ou transporteur dominant.



## ANNEXE - TÉMOINS

NOM DE L'ORGANISATION ET/OU TÉMOIN(S)	NO DE FASCICULE	DATE DE COMPARUTION
<b>Air Canada:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Robert A. Milton, président et chef de la direction;</li> <li>Douglas D. Port, premier vice-président, Affaires de l'entreprise en Relations gouvernementales;</li> <li>Duncan Dee, chef de service, Relations gouvernementales.</li> </ul>	6	9 novembre 1999
<b>Association des consommateurs du Canada:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gail Lacombe, présidente;</li> <li>Jennifer Hillard, vice-présidente, problèmes et politiques.</li> </ul>	2	27 octobre 1999
<b>Association internationale des pilotes de ligne:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Michael Lynch, capitaine, président, conseil d'administration du Canada;</li> <li>Steve Linthwaite, capitaine, président du conseil exécutif supérieur, Air Ontario;</li> <li>Bruce McConchie, capitaine, président du conseil exécutif supérieur, Canadian Airlines.</li> </ul>	2	27 octobre 1999
<b>Association des pilotes d'Air Canada:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>John Oakley, capitaine, président.</li> </ul>	6	9 novembre 1999
<b>Association du transport aérien du Canada:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cliff Mackay, président et chef de la direction;</li> <li>Les Aalders, vice-président, Ingénierie et Maintenance.</li> </ul>	2	27 octobre 1999
<b>Bureau de la concurrence (Industrie Canada):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Konrad von Finckenstein, commissaire de la concurrence;</li> <li>Raymond Pierce, sous-commissaire de la concurrence;</li> <li>Richard Annan, agent de commerce;</li> <li>Richard Elliott, agent de commerce.</li> </ul>	2	27 octobre 1999
<b>Canada 3000:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Angus J. Kinneer, président.</li> </ul>	6	9 novembre 1999
<b>Canadien International :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kevin E. Benson, président et chef de la direction;</li> <li>Stephen Markey, premier vice-président, Affaires générales et gouvernementales;</li> <li>Scott Bradley, Relations gouvernementales.</li> </ul>	4	3 novembre 1999
<b>Commissariat aux langues officielles (Bureau du) :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dyane Adam, Commissaire aux langues officielles;</li> <li>Gérard Finn, directeur général, Direction générale des politiques;</li> <li>Michel Robichaud, directeur général, Direction générale des Enquêtes;</li> <li>Richard Tardif, conseiller juridique principal et directeur, Services juridiques.</li> </ul>	5	8 novembre 1999
<b>Conseil des aéroports du Canada:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Neil Raynor, directeur exécutif;</li> <li>Paul Benoit, président et chef de la direction, Aéroport International d'Ottawa.</li> </ul>	6	9 novembre 1999
<b>First Air:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bob Davis, président;</li> <li>L'honorable Jean Bazin, membre du conseil d'administration;</li> <li>Sam Silverstone, conseiller juridique avec la Corporation Makivik.</li> </ul>	7	16 novembre 1999

NOM DE L'ORGANISATION ET/OU TÉMOIN(S)	NO DE FASCICULE	DATE DE COMPARUTION
<b>Office des transports du Canada :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gavin Currie, directeur général, Direction générale du transport aérien et transports accessibles;</li> <li>▪ Claude Jacques, directeur, Direction des services juridiques;</li> <li>▪ Mary-Jane Gravelle, analyste principale, Direction des licences et affrètements.</li> </ul>	5	8 novembre 1999
<b>Onex (Corporation):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gerald Schwartz, président et chef de la direction;</li> <li>▪ Nigel Wright, directeur principal.</li> </ul>	3	2 novembre 1999
<b>Star Alliance:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rono J. Dutta, président United Airlines;</li> <li>▪ Frederic F. Brace, premier vice-président – Finance, United Airlines;</li> <li>▪ Shelley A. Longmuir, première vice-présidente – Affaires internationales, réglementaires et gouvernementales.</li> </ul>	6	9 novembre 1999
<b>Syndicat canadien de la fonction publique:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Judy Darcy, présidente nationale;</li> <li>▪ Denise Hill, présidente, Division des services aériens;</li> <li>▪ Richard Balnis, attaché de recherche principal, Section national;</li> <li>▪ Pam Betty.</li> </ul>	6	9 novembre 1999
<b>Syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA) :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Buzz Hargrove, président;</li> <li>▪ Peggy Nash, adjointe du président;</li> <li>▪ Jim Stanford, économiste, Service de la recherche;</li> <li>▪ Gary Fane, directeur des Transports.</li> </ul>	5	8 novembre 1999
<b>Transport 2000:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Harry Gow, président;</li> <li>▪ Michael Janigan, directeur général, Intérêts publics, « Advocacy Centre »;</li> <li>▪ Andrew Reddick, directeur de la recherche;</li> <li>▪ Peter Bleyer, directeur général, « Council of Canadians »;</li> <li>▪ David L. Jeanes, Association canadienne des passagers des lignes aériennes.</li> </ul>	2	27 octobre 1999
<b>Transport Canada:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'honorable David Collenette, c.p., député, Ministre.</li> <li>▪ Margaret Bloodworth, Sous-ministre;</li> <li>▪ Louis Ranger, Sous-ministre adjoint, Politiques.</li> </ul>	1	26 octobre 1999
<b>West Jet:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stephen C. Smith, président et Chef de la direction.</li> </ul>	7	16 novembre 1999







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Cœur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9



Second Session  
Thirty-sixth Parliament, 1999-2000

SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

## Transport and Communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

---

Wednesday, February 16, 2000

---

Issue No. 9

Future business of the committee

Deuxième session de la  
trente-sixième législature, 1999-2000

SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

## Transports et des communications

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

---

Le mercredi 16 février 2000

---

Fascicule n° 9

Travaux futurs du comité



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
* Boudreau, P.C.	(or Kinsella)
(or Hays)	Maheu
Finestone, P.C.	Perrault, P.C.
Johnson	Poulin
Kirby	Roberge
LeBreton	Spivak

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

### *Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Perrault substituted for that of the Honourable Senator Poulin (*December 9, 1999*).

The name of the Honourable Senator Maheu substituted for that of the Honourable Senator Adams (*December 9, 1999*).

The name of the Honourable Senator Oliver substituted for that of the Honourable Senator Johnson (*February 15, 2000*).

The name of the Honourable Senator Adams substituted for that of the Honourable Senator Maheu (*February 15, 2000*).

The name of the Honourable Senator Maheu substituted for that of the Honourable Senator Callbeck (*February 16, 2000*).

The name of the Honourable Senator Johnson substituted for that of the Honourable Senator Oliver (*February 16, 2000*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
* Boudreau, c.p.	(ou Kinsella)
(ou Hays)	Maheu
Finestone, c.p.	Perrault, c.p.
Johnson	Poulin
Kirby	Roberge
LeBreton	Spivak

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

### *Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Perrault substitué à celui de l'honorable sénateur Poulin (*le 9 décembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Maheu substitué à celui de l'honorable sénateur Adams (*le 9 décembre 1999*).

Le nom de l'honorable sénateur Oliver substitué à celui de l'honorable sénateur Johnson (*le 15 février 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Adams substitué à celui de l'honorable sénateur Maheu (*le 15 février 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Maheu substitué à celui de l'honorable sénateur Callbeck (*le 16 février 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Johnson substitué à celui de l'honorable sénateur Oliver (*le 16 février 2000*).



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Wednesday, February 16, 2000

(14)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:30 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Finestone, P.C., Johnson, Maheu, Oliver, Poulin, Roberge and Spivak (8).

*In attendance:* The official reporters of the Senate

It was moved by the Honourable Senator Poulin, — That a subcommittee on communications be established to study matters relating to communications which may be referred to it from time to time by the committee.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

It was moved by the Honourable Senator Roberge, — That the subcommittee consist of five (5) members, three (3) of whom shall constitute a quorum.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

It was moved by the Honourable Senator Finestone, — That the initial membership of the Subcommittee on Communications be as follows: the Honourable Senators Poulin, Kirby, Finestone, P.C., Spivak and other members from the opposition to be designated; and — That substitution in membership be communicated to the Clerk of the subcommittee.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

It was moved by the Honourable Senator Spivak, — That the subcommittee be authorized to send for persons, papers and records, whenever required, and to print from day to day such papers and evidence as may be ordered by it.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

It was moved by the Honourable Senator Maheu, — That the committee's power to permit coverage by electronic media of meetings be conferred on the subcommittee.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

It was moved by the Honourable Senator Finestone, — That the Chair be authorized to present to the Senate for adoption the following Order of Reference:

That the Senate Standing Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report upon the policy issues for the 21st century in communications technology, its consequence, competition and the outcome for consumers; and

That the committee submits its final report no later than June 15, 2001.

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mercredi 16 février 2000

(14)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 30, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Bacon, Finestone, c.p., Johnson, Maheu, Oliver, Poulin, Roberge et Spivak (8).

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

L'honorable sénateur Poulin propose, — Qu'un sous-comité des communications soit formé afin d'examiner les questions liées aux communications qui pourraient lui être renvoyées de temps à autre par le comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Roberge propose — Que le sous-comité soit composé de cinq (5) membres, dont trois (3) constitueront le quorum.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Finestone propose — Que le sous-comité des communications soit composé dans un premier temps des membres suivants: les honorables sénateurs Poulin, Kirby, Finestone, c.p., Spivak et d'autres membres de l'opposition à désigner; et — Que les noms des remplaçants soient communiqués au greffier du sous-comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Spivak propose, — Que le sous-comité soit autorisé à inviter les témoins qu'il juge nécessaire et à exiger la production de documents et de dossiers au besoin, de même qu'à les faire publier au jour le jour.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Maheu propose, — Que le pouvoir qu'a le comité d'autoriser la diffusion des réunions sur support électronique soit conféré au sous-comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Finestone, c.p., propose, — Que la présidence soit autorisée à présenter au Sénat pour adoption l'ordre de renvoi suivant:

Que le comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, afin d'en faire rapport, les politiques pour le XXI<sup>e</sup> siècle concernant les technologies des communications, leurs conséquences, la concurrence et l'impact pour les consommateurs; et

Que le comité fasse rapport au plus tard le 15 juin 2001.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

At 6:05 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 18 h 05, le comité suspend sa séance jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

**EVIDENCE**

OTTAWA, Wednesday, February 16, 2000

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:30 p.m. to consider future business of the committee.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** We are meeting today to study the future business of the committee. Senator Forrestall could not attend today, so we will not study the future business of the Subcommittee on Transportation Safety.

**Senator Roberge:** Bruce Carson was to give you the English version of the report; the French version is being finalized for next week.

**The Chairman:** Yes; we are not distributing the report today.

I need a motion:

That a subcommittee on communications be established to study matters relating to communications which may be referred to it from time to time by the committee.

**Senator Poulin:** I so move.

**The Chairman:** Is it agreed, honourable senators?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

I need a further motion:

That the subcommittee consist of five (5) members, three (3) of whom shall constitute a quorum.

**Senator Roberge:** I so move.

**The Chairman:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

The next motion that I require stipulates that "the initial membership of the Subcommittee on Communications will be as follows..." Do we have any members who wish to work on the Subcommittee of Communications?

**Senator Poulin:** I would be interested. Senator Kirby has gone to a funeral, but he has shared with me his interest in working on the subcommittee.

**Senator Johnson:** I am interested, too. How many are we allowed?

**The Chairman:** Three on this side and two on the other side.

**Senator Spivak:** Surely other people could also attend.

**The Chairman:** Yes. Any senator from the committee can attend.

**Senator Finestone:** I would be pleased to attend.

**The Chairman:** From the Liberal side, we have Senators Poulin, Kirby and Finestone; and from the Conservative side we have Senators Spivak and Oliver.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mercredi 16 février 2000

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 30, pour discuter de ses travaux futurs.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Nous examinons aujourd'hui les travaux futurs du comité. Étant donné que le sénateur Forrestall est absent, nous ne discuterons pas des travaux futurs du Sous-comité de la sécurité des transports.

**Le sénateur Roberge:** Bruce Carson devait vous donner la version anglaise du rapport; la version française sera prête la semaine prochaine.

**La présidente:** Oui, nous ne le distribuerons pas aujourd'hui.

Je demanderais que quelqu'un propose la motion suivante:

Qu'un sous-comité des communications soit formé afin d'examiner les questions liées aux communications qui pourraient lui être renvoyées de temps à autre par le comité.

**Le sénateur Poulin:** J'en fais la proposition.

**La présidente:** Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adoptée.

Quelqu'un peut-il proposer la motion suivante:

Que le sous-comité soit composé de cinq (5) membres, dont trois (3) constitueront le quorum.

**Le sénateur Roberge:** J'en fais la proposition.

**La présidente:** Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adoptée.

La motion suivante se lit comme suit: que le sous-comité des communications soit composé dans un premier temps des membres suivants. Y a-t-il des membres du comité qui souhaitent faire partie du sous-comité des communications?

**Le sénateur Poulin:** Je voudrais en faire partie. Le sénateur Kirby assiste à des funérailles, mais il m'a dit qu'il aimerait également en faire partie.

**Le sénateur Johnson:** Moi aussi. Combien de membres pouvons-nous désigner?

**La présidente:** Trois de ce côté-ci, et deux de l'autre.

**Le sénateur Spivak:** Mais d'autres personnes peuvent participer aux réunions.

**La présidente:** Oui. N'importe quel membre du comité peut participer aux réunions.

**Le sénateur Finestone:** J'aimerais ajouter mon nom à la liste.

**La présidente:** Nous avons donc, pour le Parti libéral, les sénateurs Poulin, Kirby et Finestone, et pour le Parti conservateur, les sénateurs Spivak et Oliver.



I received a membership change from Senator DeWare on February 14 regarding the Transport and Communications Committee. The change was from Senator Johnson to Senator Oliver.

**Senator Johnson:** That is not true. Senator DeWare phoned and advised me about this meeting, as did the leader of our party five minutes ago. I do not know what you are talking about.

**The Chairman:** I have a copy of it here.

**Senator Johnson:** No one informed either me or the leader. Senator DeWare changed that yesterday.

**Senator Roberge:** Is that on the main committee?

**The Chairman:** Yes. You must be a member of the main committee to be a member of the subcommittee.

**Senator Johnson:** I was not told about any of this. It does not apply to me. Senator DeWare told me yesterday that it was all a misunderstanding and a mistake and she rectified it. I do not know why it is still standing.

**Mr. Michel Patrice, Clerk of the Committee:** I have not received a membership change at this point in time placing you back on the committee.

**Senator Johnson:** I am sorry, but you cannot do that without consulting me.

**Senator Spivak:** I do not think that is accurate.

**Senator Johnson:** No, it is not.

**Mr. Patrice:** Membership changes are not in the control of the clerk of the committee; it is the different whips who look after that.

**The Chairman:** Yes, the request comes from the whips.

**Mr. Patrice:** I do not do anything, I just receive the requests.

**Senator Johnson:** We already discussed it with the whip.

**The Chairman:** It is the initial membership.

**Mr. Patrice:** Substitutions can be made at another time.

**Senator Spivak:** I think it is a mistake.

**The Chairman:** Were you told to attend the meeting, Senator Oliver?

**Senator Johnson:** No, you were not.

**Senator Oliver:** As I understand it, it is impossible to serve on a subcommittee unless you are a member of the main committee, and I am interested in serving on the subcommittee. I was going to be substituted for one day to be a member of the main committee for purposes of going on the subcommittee. That is what I understood.

**The Chairman:** This is all news to us, Senator Oliver. The whip has not informed me of it, and no one has discussed it with us. It is rather embarrassing. You are saying this is done for a day? February 14.

J'ai reçu, le 14 février, un avis de remplacement du sénateur DeWare concernant le comité des transports et des communications. Le sénateur Johnson sera remplacée par le sénateur Oliver.

**Le sénateur Johnson:** C'est faux. Le sénateur DeWare m'a téléphoné pour m'informer de la tenue de la réunion, comme l'a fait le leader du parti, il y a cinq minutes. Je ne sais pas de quoi vous parlez.

**La présidente:** J'ai avec moi une copie de l'avis.

**Le sénateur Johnson:** Ni moi ni le leader n'en avons été informés. Le sénateur DeWare a effectué ce changement hier.

**Le sénateur Roberge:** Vous faites allusion au comité principal?

**La présidente:** Oui. Si vous voulez siéger au sous-comité, vous devez faire partie du comité principal.

**Le sénateur Johnson:** On ne m'a jamais rien dit à ce sujet. Cela ne me concerne pas. Le sénateur DeWare m'a dit, hier, qu'il y avait eu un malentendu, qu'une erreur avait été commise et qu'elle l'avait corrigée. Je ne sais pas pourquoi on en discute.

**M. Michel Patrice, greffier du comité:** Je n'ai reçu aucun avis m'indiquant que vous faites de nouveau partie du comité.

**Le sénateur Johnson:** Je m'excuse, mais vous ne pouvez pas faire cela sans me consulter.

**Le sénateur Spivak:** Il y a erreur.

**Le sénateur Johnson:** Exactement.

**M. Patrice:** Les changements apportés à la composition du comité ne relèvent pas du greffier du comité, mais des whips.

**La présidente:** Oui, la demande vient des whips.

**M. Patrice:** Ce n'est pas moi qui décide. Je ne fais que recevoir les demandes.

**Le sénateur Johnson:** Nous en avons déjà discuté avec le whip.

**La présidente:** Il s'agit ici de la composition initiale.

**M. Patrice:** Les substitutions peuvent être effectuées à un autre moment.

**Le sénateur Spivak:** C'est une erreur.

**La présidente:** Vous a-t-on dit d'assister à la réunion, sénateur Oliver?

**Le sénateur Johnson:** Non, on ne lui a rien dit.

**Le sénateur Oliver:** Si j'ai bien compris, on ne peut pas faire partie du sous-comité si on n'est pas membre du comité principal. Or, je souhaite faire partie du sous-comité. Je devais remplacer un autre membre du comité permanent pendant une journée pour pouvoir siéger au sous-comité. C'est ce que j'avais compris.

**La présidente:** C'est la première fois que nous en entendons parler, sénateur Oliver. Le whip ne m'a rien dit, et personne n'en a discuté avec nous. C'est plutôt embarrassant. Vous dites que vous deviez la remplacer un jour seulement? Le 14 février.

**Senator Spivak:** This is notification of changing committee membership for February 15, 2000. Today is February 16. It does not apply then.

**Mr. Patrice:** Yes, it does.

**Senator Johnson:** Why?

**Mr. Patrice:** With a membership change.

**Senator Johnson:** It is not a membership change permanently. It is a membership change for one day.

**Mr. Patrice:** It is the date when the membership change takes place, and that change is in effect until we receive another membership change.

**Senator Johnson:** It is a mistake, because the whip told me it was not effective.

**Senator Spivak:** We will have to fix it.

**The Chairman:** Could we have Senator Spivak on the opposite side?

**Senator Johnson:** Who orchestrated this deal?

**Senator Finestone:** Not us.

**Senator Johnson:** Senator Oliver, you must know something about it. I am a member of this committee. I come to the meeting and I am told this, while my whip and my leader have told me the contrary. Now, I am sitting here with this situation.

**Senator Spivak:** It will be fixed.

**The Chairman:** Could you fix it amongst yourselves? Senator Oliver, you do not have to leave.

**Senator Johnson:** I think you should put forward a motion that Senator Oliver not sit on the Subcommittee on Communications until this situation is resolved.

**The Chairman:** We will hold the second member until you resolve it, and then we can have it set up very fast. Would that be okay to you all?

**Senator Oliver:** Yes.

**Senator Johnson:** Yes.

**The Chairman:** You can resolve it amongst yourselves.

**Senator Johnson:** You told me that it was supposedly resolved.

**The Chairman:** Senators Poulin, Kirby, Finestone, Spivak and one other member, from the Conservatives, will join the Subcommittee on Communications.

**Senator Roberge:** Why do you not put me down?

**The Chairman:** No, I think it should be resolved.

**Senator Roberge:** Just in order to have the membership list.

**The Chairman:** No, we will be together again anyway in a meeting on transportation safety and security. We can resolve it there.

**Le sénateur Spivak:** Cet avis de remplacement ne visait que la journée du 15 février 2000. Nous sommes aujourd'hui le 16. Il n'est donc plus valable.

**M. Patrice:** Il l'est.

**Le sénateur Johnson:** Pourquoi?

**M. Patrice:** Parce qu'il s'agit d'un changement apporté à la composition du comité.

**Le sénateur Johnson:** Mais ce n'est pas un changement permanent. C'est pour un jour seulement.

**M. Patrice:** C'est à cette date que le changement entre en vigueur, et il reste en vigueur jusqu'à ce que nous recevions un nouvel avis.

**Le sénateur Johnson:** C'est une erreur, parce que le whip m'a dit qu'il n'était pas valable.

**Le sénateur Spivak:** Il faudra rectifier les choses.

**La présidente:** Est-ce que le sénateur Spivak pourrait siéger du côté opposé?

**Le sénateur Johnson:** Qui a orchestré tout cela?

**Le sénateur Finestone:** Pas nous.

**Le sénateur Johnson:** Sénateur Oliver, on a dû vous dire quelque chose. Je fais partie du comité. J'arrive à la réunion, et voilà ce que j'apprends, alors que mon whip et mon leader m'ont dit le contraire. Me voilà maintenant avec ce problème sur les bras.

**Le sénateur Spivak:** Nous trouverons une solution.

**La présidente:** Pouvez-vous vous entendre entre vous? Sénateur Oliver, vous n'êtes pas obligé de partir.

**Le sénateur Johnson:** Je pense que vous devriez proposer, par voie de motion, que le sénateur Oliver ne siège pas au sous-comité des communications tant que la situation n'aura pas été réglée.

**La présidente:** Il va rester jusqu'à ce que la question soit réglée. Nous pourrions ensuite constituer le sous-comité très rapidement. Êtes-vous d'accord?

**Le sénateur Oliver:** Oui.

**Le sénateur Johnson:** D'accord.

**La présidente:** Vous pouvez régler la question entre vous.

**Le sénateur Johnson:** Vous m'avez dit que c'était déjà fait.

**La présidente:** Les sénateurs Poulin, Kirby, Finestone, Spivak plus un autre membre, du Parti conservateur, feront partie du sous-comité des communications.

**Le sénateur Roberge:** Pourquoi n'ajoutez-vous pas mon nom à la liste?

**La présidente:** Non, je pense qu'il faudrait d'abord régler la question.

**Le sénateur Roberge:** Elle serait ainsi déjà prête.

**La présidente:** Non, nous allons de toute façon nous réunir à nouveau pour discuter de la sécurité des transports. Nous réglerons la question à ce moment-là.



**Senator Poulin:** On a point of order, I know that we have a rule that says that subcommittees cannot comprise more than 50 per cent of the members of the full committee.

**Senator Spivak:** Which is six.

**Senator Poulin:** Usually, subcommittees have five members. Is there any way that we could, without going against the rules, have a bigger membership?

**Senator Spivak:** No, but you could have six members on the Subcommittee on Communications, and I would so move, Madam Chair.

**The Chairman:** No, that is 50 per cent.

**Senator Spivak:** It is 50 per cent of 12. What is wrong with that?

**The Chairman:** One side should have one more than the other side.

**Senator Spivak:** Oh, right, I forgot about that.

**The Chairman:** We would then have to go to seven members, and I would not want to transport the standing committee into a subcommittee. It should be seven members or five. We cannot have seven because we cannot have more than six, no more than half of us. The government has to have one more.

**Senator Spivak:** Let me just say that very often we have trouble getting members to come to committees. If we have members who wish to serve, let us make it easy for them to serve.

**The Chairman:** There are rules that have to be respected.

**Senator Spivak:** It is crazy not to utilize the talents.

**The Chairman:** I would not want to lose the talent that we have on this committee, but this is not a matter that can be settled on this side.

**Senator Poulin:** Would it be according to the rules that the number of the full committee go beyond 12?

**The Chairman:** It is 12 members. It is in the rules.

**Senator Poulin:** What was that story we used to have on television?

**The Chairman:** If you go by the book, you have no problem. We are trying to go by the book here. This matter will be settled, and we will be back with it next time.

**The Chairman:** I need a motion:

That the subcommittee be authorized to send for persons, papers and records, whenever required, and to print from day to day such papers and evidence as may be ordered by it.

**Senator Spivak:** I so move.

**The Chairman:** Is that agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** I need a motion:

**Le sénateur Poulin:** J'invoque le Règlement. Je sais qu'il y a une règle qui dit que les sous-comités ne peuvent comprendre plus de 50 p. 100 des membres du comité principal.

**Le sénateur Spivak:** Ce qui fait six.

**Le sénateur Poulin:** Habituellement, les sous-comités se composent de cinq membres. Pouvons-nous, sans enfreindre cette règle, avoir un plus grand nombre de membres au sein du comité?

**Le sénateur Spivak:** Non, mais le sous-comité des communications pourrait compter six membres, et c'est ce que je propose, madame la présidente.

**La présidente:** Non, la règle dit 50 p. 100.

**Le sénateur Spivak:** C'est 50 p. 100 de 12. Où est le problème?

**La présidente:** Un des deux côtés doit avoir un membre de plus.

**Le sénateur Spivak:** C'est vrai, j'avais oublié.

**La présidente:** Il faudrait alors désigner sept membres, et je ne voudrais pas que le comité permanent se transforme en sous-comité. Il faudrait désigner sept membres, ou cinq. On ne peut pas en avoir sept, puisqu'on ne peut pas en nommer plus de six. Le parti ministériel doit avoir un membre de plus.

**Le sénateur Spivak:** Nous avons souvent de la difficulté à trouver des membres pour les comités. S'il y en a qui sont prêts à en faire partie, pourquoi ne pas leur simplifier la tâche.

**La présidente:** Il y a des règles à respecter.

**Le sénateur Spivak:** Nous avons tort de ne pas utiliser leurs compétences.

**La présidente:** Je ne voudrais pas perdre celles que nous avons au sein de ce comité-ci. Mais ce n'est pas à nous de décider.

**Le sénateur Poulin:** Est-ce que, d'après les règles, un comité principal peut compter plus de 12 membres?

**La présidente:** Selon les règles, il doit y en avoir 12.

**Le sénateur Poulin:** Quelle était encore cette histoire concernant la télévision?

**La présidente:** Si vous respectez les règles, vous n'aurez aucun problème. Nous essayons de respecter les règles. La question sera réglée, et nous en discuterons à la prochaine réunion.

**La présidente:** J'aimerais que quelqu'un propose la motion suivante:

Que le sous-comité soit autorisé à inviter les témoins qu'il juge nécessaire et à exiger la production de documents et de dossiers au besoin, de même qu'à les faire publier au jour le jour.

**Le sénateur Spivak:** J'en fais la proposition.

**La présidente:** Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** J'aimerais que quelqu'un propose la motion suivante:



That the committee's power to permit coverage by electronic media of meetings be conferred on the subcommittee.

**Senator Maheu:** I so move.

**The Chairman:** Is that agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** We will need today a presentation of the proposed order of reference by Senator Poulin. We need a motion that the chair be authorized further to present to the Senate for adoption the order of reference.

**Senator Poulin:** Madam Chair, will you, therefore, be submitting the report to the Senate tomorrow?

**The Chairman:** Tomorrow or next week. We will see. If we cannot do it tomorrow because there are some matters to be settled first, we will do it next week.

Senator Poulin, do you have copies of your proposed order of reference?

**Senator Roberge:** Is it translated?

**Senator Poulin:** It is at translation. Yesterday they thought they could do it for 5:30 today, but when they saw the 12 pages, they told me it could not be ready until noon tomorrow. I can speak to it without distributing it. I leave that to the chair.

**The Chairman:** I am in your hands, senators. Perhaps you would rather have a copy of the proposed order of reference from Senator Poulin to make it easier to follow.

**Senator Spivak:** Is this what we had talked about this previously? It has been revised.

**Senator Poulin:** It is fleshed out a bit.

**The Chairman:** May I suggest that it be distributed and that as soon as we have the copy, we proceed. I know that this is not what we usually want to have.

**Senator Maheu:** On a point of order, I know I am not a regular member but for 30 years I have been fighting against exactly this. This country has two official languages.

[Translation]

As a Francophone, Senator Roberge, I think you are being had.

[English]

Either we will do it the way Parliament has set it up, or we will not. You could make a ruling in committees that it is not necessary. I am not going to block it, but I object.

**Senator Spivak:** I agree.

**Senator Poulin:** I can speak to it. It will be available in both languages and sent to your offices.

**Senator Maheu:** If I had not been arguing this point for 30 years, I would not have raised it.

Que le pouvoir qu'a le comité d'autoriser la diffusion des réunions sur support électronique soit conféré au sous-comité.

**Le sénateur Maheu:** J'en fais la proposition.

**La présidente:** Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Le sénateur Poulin devra nous expliquer l'ordre de renvoi qui est proposé. Il nous faudra aussi une motion autorisant la présidence à présenter au Sénat, pour adoption, l'ordre de renvoi en question.

**Le sénateur Poulin:** Madame la présidente, allez-vous, par conséquent, déposer le rapport au Sénat demain?

**La présidente:** Demain ou la semaine prochaine. Nous verrons. Si nous ne pouvons pas le faire demain parce qu'il y a d'autres questions à régler, nous le ferons la semaine prochaine.

Sénatrice Poulin, avez-vous des exemplaires de l'ordre de renvoi proposé?

**Le sénateur Roberge:** A-t-il été traduit?

**Le sénateur Poulin:** Il est en train d'être traduit. Ils pensaient, hier, pouvoir le faire pour 17 h 30 aujourd'hui, mais quand ils ont vu qu'il y avait 12 pages, ils m'ont dit que le texte ne serait pas prêt avant midi, demain. Je peux vous en parler sans le distribuer. C'est à la présidence de décider.

**La présidente:** Je m'en remets à vous, sénateurs. Vous préféreriez peut-être en avoir un exemplaire en main. Ce serait ainsi plus facile de suivre la discussion.

**Le sénateur Spivak:** N'en avons-nous pas déjà discuté? Le texte a été modifié.

**Le sénateur Poulin:** On l'a peaufiné.

**La présidente:** Je propose qu'on distribue le texte aujourd'hui et qu'on en discute. Je sais que ce n'est pas de cette façon qu'on procède habituellement.

**Le sénateur Maheu:** J'invoque le Règlement. Je sais que je ne suis pas un membre en titre du comité, mais cela fait 30 ans que je me bats contre ce genre de chose. Nous avons deux langues officielles.

[Français]

En tant que francophone, Sénateur Roberge, vous êtes en train de vous faire avoir.

[Traduction]

Ou nous respectons les règles établies par le Parlement, ou nous ne les respectons pas. C'est à vous de trancher. Je ne vous empêcherai pas de faire votre travail, mais je ne suis pas d'accord.

**Le sénateur Spivak:** Je suis du même avis.

**Le sénateur Poulin:** Je peux vous en parler. Le texte sera traduit et envoyé à vos bureaux.

**Le sénateur Maheu:** Si ça ne faisait pas 30 ans que je luttais contre ce genre de chose, je n'aurais rien dit.

**Senator Poulin:** Something striking hit me between the eyes this morning. In *The Globe and Mail*, in *The Citizen* and in the *National Post*, I counted the number of main articles in the first section and in the business section, and 80 per cent of the articles touched on new communications. Our Transport and Communications Committee is doing very timely work. In other words, we are taking a step back and looking in a timely fashion at a relevant issue of today.

We are realizing that, with the major changes in the communications industry, the whole economic engine of this country is changing, and it is really moving. All of us, individually and collectively, have become aware of this in different fashions, either within our own institution or outside in our lives that we live in different regions of the country and internationally, because quite a few of us do international business. I find that that is where we really see it. The real value of our work is in looking at what we can do in terms of public policy to ensure that all Canadians benefit from the major technological changes and that new economic engine.

The proposal is to develop forward-thinking ideas and comments on the direction of technological change, its impact on policy-making bodies, and the implications for Canadian culture, foreign ownership and our major trading partners. The title that we gave to the paper was "Convergence, Competition and Consumers." In the first two studies that we did, "Wired to Win 1" and "Wired to Win 2", we spent a great deal of time looking at what convergence has done in the daily lives of consumers, business people and governments at all levels. We looked at the technological point of view. I think we want to look even further. We want to look at countries around the world to re-evaluate their policies.

I find that, even based on today and every article of today, competition has become a major issue. We have always looked at our competition policies in terms of how the technology and the infrastructure of the country was organized, and the whole infrastructure has changed. In our previous studies, we also talked about old media and new media.

[Translation]

Some of the observations and recommendations made in our two studies date back almost one year. Today, they appear in the newspapers, one year later. Let me give you an example. Senator Spivak will recall that during our first study, we discussed technology at considerable length. We also noted, however, that the content would take on greater importance for people, both individually and collectively. I do not know if you have read the series of articles reporting on our findings and on the testimony of witnesses.

[English]

When we look at convergence in terms of old media and new media, we also realize that technology has made the silos indistinguishable one from another. A few years ago, it was evident that when we talked of television, we would look at it in

**Le sénateur Poulin:** Il y a une chose qui m'a frappée ce matin. J'ai pris le *Globe and Mail*, le *Citizen* et le *National Post*, j'ai compté le nombre d'articles qu'il y avait dans la première section et dans celle réservée au monde des affaires, et j'ai constaté que 80 p. 100 d'entre eux portaient sur les nouveaux modes de communication. L'étude du comité des transports et des communications arrive à point nommé, en ce qu'elle nous amène à jeter un regard sur une question d'actualité.

Nous sommes conscients du fait que les transformations radicales qui se produisent dans l'industrie des communications agissent sur tout le moteur économique du pays. Nous l'avons tous constaté, individuellement et collectivement, que ce soit au sein de notre institution ou dans notre façon de vivre, aussi bien au Canada qu'à l'étranger, étant donné que nous sommes nombreux à évoluer dans le milieu du commerce international. Notre étude sera utile en ce sens qu'elle nous permettra d'examiner quelles mesures le gouvernement pourrait prendre pour faire en sorte que tous les Canadiens tirent parti des progrès technologiques et de ce nouveau moteur économique.

La proposition est la suivante: proposer des idées et des solutions novatrices sur l'orientation du changement technologique, son impact sur les organes de décisions et ses implications pour la culture canadienne, la propriété étrangère et nos grands partenaires commerciaux. Nous avons intitulé le document «Convergence, concurrence et consommateurs». Dans les deux premières études que nous avons effectuées, le rapport provisoire et le rapport final *Au fil du progrès*, nous avons consacré beaucoup de temps à déterminer ce que la convergence avait apporté dans la vie quotidienne des consommateurs, des gens d'affaires et des gouvernements à tous les paliers. Nous nous sommes attachés au point de vue technologique. Je crois que nous voulons aller encore plus loin. Nous voulons examiner ce qui se passe dans d'autres pays afin de réévaluer leurs politiques.

Je trouve que, même si nous fondons sur ce qui se passe aujourd'hui et sur chaque article qui paraît, la concurrence est devenue une question importante. Nous avons toujours examiné nos politiques de concurrence sous l'angle de l'organisation de technologie et l'infrastructure du pays, et toute l'infrastructure a été modifiée. Dans nos études précédentes, nous avons aussi parlé des anciens et des nouveaux médias.

[Français]

Certaines des constatations et des recommandations que nous avons faites dans nos deux études datent de presque un an. Elles sont reproduites dans les journaux aujourd'hui, un an plus tard. Laissez-moi vous donner un exemple. Le sénateur Spivak se souviendra, lors de la première étude, que nous parlions beaucoup de la technologie. Cependant, nous disions aussi que le contenu deviendrait plus important pour les gens, individuellement et collectivement. Je ne sais pas si vous avez lu la série d'articles qui confirmait nos constatations et les dires de nos témoins.

[Traduction]

Lorsque nous examinons la convergence sous l'angle des nouveaux et anciens médias, nous nous rendons aussi compte que la technologie a fait en sorte que les secteurs de l'industrie qui fonctionnaient séparément sont devenus identiques. Il y a



one silo, radio in another, telephone in another, and information in another. Today, we can hardly tell the difference. Because of the fundamental change, we really need to revisit the whole issue of competition and foreign ownership. The next wave of competition will therefore be across the silos and not only within the silos — for instance, in the telephone industry.

In the lines of our inquiry with the subcommittee, I think we will review the possibility of looking at five phases. The five phases would permit us to do what we call short-term studies. We could very focused on one issue, bring out a preliminary report and then move on to a second phase.

Phase No. 1 could look at lessons learned from the introduction of competition in the long distance telephone market. One of the issues raised today in the papers was competition in the newspaper print industry. The fact that Thompson is selling so many of his newspapers is bringing forward the whole issue of competition. We had considered the possibility of looking at competition in the newspaper industry, but when we did the research with the clerk we realized that when that study was done in 1970 under the leadership of our former colleague, the Honourable Keith Davey, it cost \$550,000. Today it would cost about \$1.3 million. We therefore decided to tackle competition in a more compact issue, the issue of long distance telephone service, and tackle competition in a more restrained industry to start with. That would be Phase No. 1.

In Phase No. 2, we would look at the question of cross-silo competition to see what policies should be put into place now to encourage the growth of competition across the silos. I have identified seven areas that we could look at.

In Phase No. 3, we should look at how we can now promote Canadian content in the face of convergence. We began looking at that in "Wired to Win 2", but we only touched the tip of the iceberg in our study. Because we knew that there was a prorogation coming, we quickly brought forward our report.

[Translation]

This means that we need to review the whole issue of Canadian content and appropriate policies.

[English]

Again, I have identified four areas we could look at.

Phase No. 4 would be to examine the evolving role of federal regulatory agencies. I am thinking mainly of the CRTC and the Competition Bureau, but we might want to look at one point at the International Trade Tribunal and other agencies to see what role they play, but it is a difficult subject because it is so complex. However, it must be visited by someone.

quelques années, il était évident que, lorsque nous parlions de télévision, nous nous confinions à un secteur, et ainsi de suite pour la radio, le téléphone et l'information. Aujourd'hui, il peut être même difficile de faire la différence. Ce changement fondamental nous oblige vraiment à réexaminer toute la question de la concurrence et de la propriété étrangère. La prochaine vague de concurrence se fera sur l'ensemble des «vases clos» plutôt qu'au sein d'un seul — par exemple, dans le service téléphonique.

L'étude du sous-comité pourrait comporter cinq étapes. Ces étapes nous permettraient d'effectuer ce que nous pourrions appeler des études à court terme. Nous pourrions nous attacher à une question, publier un rapport préliminaire et passer ensuite à une autre étape.

À la première étape, nous pourrions nous pencher sur les leçons tirées de l'introduction de la concurrence dans le marché du service interurbain. Une des questions soulevées dans les journaux portait sur la concurrence au sein de l'industrie de la presse écrite. Le fait que Thompson vende tant de ses journaux ramène sur le tapis toute la question de la concurrence. Nous avons songé à la possibilité de nous pencher sur la concurrence dans l'industrie de la presse écrite, mais lorsque nous avons entrepris la recherche avec le greffier nous nous sommes rendu compte qu'une étude de ce genre a été faite en 1970 sous la direction de notre ancien collègue l'honorable Keith Davey. Elle avait coûté à l'époque 550 000 \$. Aujourd'hui, il nous faudrait déboursier environ 1,3 million de dollars. Nous avons donc décidé de nous attaquer à la concurrence en nous limitant au marché du service interurbain. Voilà pour la première étape.

À la deuxième étape, nous examinerions les politiques qui pourraient être mises en oeuvre pour favoriser la concurrence entre les «vases clos». J'ai cerné sept domaines que nous pourrions examiner.

À la troisième étape, nous pourrions regarder de quelle manière nous pourrions promouvoir le contenu canadien face à la concurrence. Nous avons amorcé cet examen dans le rapport provisoire et le rapport final *Au fil du progrès*, mais nous n'avons qu'effleuré le sujet. Parce que nous savions qu'il y aurait prorogation, nous avons présenté très rapidement notre rapport.

[Français]

Cela exige que l'on revoie cette question du contenu canadien et des politiques appropriées.

[Traduction]

Une fois de plus, j'ai cerné quatre domaines que nous pourrions examiner.

À la quatrième étape, nous nous pencherions sur le rôle changeant des organismes fédéraux de réglementation. Je pense plus particulièrement au CRTC et au Bureau de la concurrence, mais il se pourrait que nous voulions nous intéresser à un certain moment au Tribunal canadien du commerce extérieur et à d'autres organismes afin de voir le rôle qu'ils jouent, mais il s'agit là d'un sujet difficile étant donné sa très grande complexité. Cependant, quelqu'un doit examiner cet aspect.



Phase No. 5 would be to see how we could promote the connectedness of Canadians. There has been a commitment that Canada should be the most wired country in the world. "Wired to Win 1" and "Wired to Win 2" did confirm that, but we must see what Canada has to do to remain one of the most wired countries in the world. That would be the last phase.

[Translation]

In short, these would be the five phases of our work.

[English]

**The Chairman:** Do you want to speak about the methodology?

[Translation]

**Senator Poulin:** Exploratory methodology is generally connected to research. We will base our work on research and on the findings of our two first studies. We will also want a status report from our researchers. We will hear from industry representatives and take a look at what departments, regulatory agencies and interest groups are doing. There will also need to be some public consultation. When we did our two first studies, we did not consult with users in general. We need to do so at some juncture. We should also be looking at the strategies other countries have developed.

[English]

**Senator Spivak:** In terms of competition, the big issue is not so much Canadian competitiveness, although that is still a big issue, but the concentration. It seems to me that AOL and Time Warner pose a huge threat, as does the possibility that 90 per cent of Canada's newspapers might be owned by one company. The other side of it is the magazine issue. That is a politically sensitive issue, but I do not know how we can avoid it. I think we should revisit it. As well, the CBC is reaching a point where it needs some high-level friends. I know that it is also a politically sensitive issue, but I do not know how we can avoid that. If the CBC were gone, there would be nothing but commercial slush to slush through everyone's mind. It is still the CBC, along with a couple of specialty channels, that is giving us high quality television. There is just no comparison. The other thing to consider is the role of the CRTC, which is increasingly being eroded, and its role vis-à-vis the CBC.

I like the way you have outlined it. We need to look at some very specific cases. You know the Harvard method of case study. I think we should look at that. I do not know when you want to do this. It might be good at the beginning or in the middle. We could look at specific cases, get the witnesses in on those cases, and then see what you can extrapolate from that. These are huge juggernauts that are hitting us. It is like the Air Canada thing. It is the same thing. It is the concentration of these huge giants that will have so much influence. I suggest that as a parallel kind of

Nous consacrerions la cinquième étape à promouvoir «le branchement» des Canadiens. Le gouvernement canadien s'est engagé à faire du Canada le pays le mieux branché du monde. Dans notre rapport provisoire et dans notre rapport final *Au fil du progrès*, nous l'avons confirmé, mais nous devons déterminer quelles sont les mesures que doit prendre le Canada pour conserver son titre. Ce sera la dernière étape.

[Français]

En gros, ce sont les cinq étapes du travail.

[Traduction]

**La présidente:** Voulez-vous parler au sujet de la méthode?

[Français]

**Le sénateur Poulin:** La méthodologie exploratoire en est une habituellement de recherche. Nous allons nous baser sur la recherche et sur les conclusions des deux premières études. Nous voudrions aussi revoir où nous en sommes avec les recherchistes. Nous ferons comparaître des témoins de l'industrie, étudier ce qui se passe dans les ministères, dans les agences de réglementation et parmi les groupes d'intérêt. Il faudra consulter le public. Lors de nos deux premières études, nous n'avons pas consulté les usagers en général. Il faudrait le faire à un moment donné, peut-être au bon chapitre. Il faudrait aussi étudier les directions que prennent les autres pays.

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** En ce qui a trait à la concurrence, la principale question n'est pas tant la concurrence canadienne, même si ça reste une question importante, mais la concentration. Il me semble que AOL et Time Warner constituent une sérieuse menace tout comme la possibilité que 90 p. 100 des journaux canadiens appartiennent un jour à une seule entreprise. De l'autre côté de la médaille, il y a la question des magazines. La question est controversée sur le plan politique, mais je ne sais pas si nous pouvons l'éviter. Je pense que nous devrions la réexaminer. En outre, la Société Radio-Canada en arrive à un point où elle a besoin d'amis de haut niveau. Je sais aussi qu'il s'agit d'une question controversée sur le plan politique, mais je ne sais pas comment nous pouvons éviter d'en traiter. Si la Société Radio-Canada devait disparaître, il n'y aurait rien que de la gadoue qui transformerait notre cerveau en purée. C'est toujours la Société Radio-Canada, de même que deux ou trois chaînes spécialisées, qui nous donnent des émissions de très grande qualité. Il n'y a pour ainsi dire pas de comparaison. Il faut aussi examiner le rôle du CRTC, qui s'amenuise de plus en plus, et le comparer à celui de la Société Radio-Canada.

J'aime la façon dont vous l'avez fait ressortir. Nous devons examiner certains cas précis. Vous connaissez la méthode Harvard d'étude de cas. Je crois que nous devrions la prendre en considération. Je ne sais pas quand vous voulez le faire. Ce serait peut-être bon d'y recourir au début ou au milieu de l'étude. Nous pourrions examiner des cas précis, convoquer les témoins relativement à ces cas et extrapoler à partir de cela. Il y a des ogres qui nous frappent. Cela se compare à l'affaire Air Canada. C'est la même chose. Il s'agit de la concentration de ces ogres qui

structure. It is not a structure, but we could slide in the case study issue.

**Senator Poulin:** I made sure that "draft" was written on each paper, because this is a living paper. The subcommittee will have to sit down. I just wanted us to have some meat to start with.

**Senator Spivak:** Absolutely.

**Senator Poulin:** You are absolutely right, and it has to be reviewed now.

**Senator Finestone:** I compliment you, Senator Poulin, on a very good presentation. It is exciting. I did not think I would ever get excited again over a study. I can only tell you that I thought I had heard about culture until it was coming out of my ears, but this sounds exciting. It is very timely.

I should also like to support Senator Spivak's observation. To be able to carry through such a project, you need a case study method, but can you have a specialist who can determine a case study process? It is such a huge mouthful that it will be successful only if you use the case study method.

**Senator Johnson:** There is a fire alarm, and they are evacuating the building. It is very loud out there. They told me to get out, so I thought I would see if you were all here.

**Senator Poulin:** Could we at least ensure that the motion for the membership is moved so that we can report?

**The Chairman:** We are not through yet. We will have to come back. I think we should adjourn.

The committee adjourned.

auront tellement d'influence. Je propose cela comme structure parallèle. Il ne s'agit pas d'une structure, mais nous pourrions insérer l'étude de cas.

**Le sénateur Poulin:** Je me suis assurée que le mot «ébauche» figurait sur chaque document parce qu'il s'agit d'un document évolutif. Le sous-comité devra réfléchir là-dessus. Je voulais simplement donner matière à réflexion.

**Le sénateur Spivak:** Tout à fait.

**Le sénateur Poulin:** Vous avez tout à fait raison et nous devons réexaminer la question maintenant.

**Le sénateur Finestone:** Je vous félicite, sénatrice Poulin de votre excellent exposé. C'est enthousiasmant. Je ne pensais pas être de nouveau passionnée par une étude. Tout ce que je peux vous dire c'est que je croyais avoir entendu parler de la culture jusqu'à ce qu'on m'en rebatte les oreilles. Mais cela semble très intéressant et tombe à point nommé.

J'aimerais aussi aborder dans le sens du sénateur Spivak. Pour être en mesure de réaliser un projet de ce genre, nous devons recourir à une méthode d'étude de cas, mais pouvez-vous recourir à un spécialiste qui puisse établir un processus? La bouchée est tellement grosse que le succès de l'entreprise repose sur une étude de cas.

**Le sénateur Johnson:** L'alarme incendie retentit et on fait évacuer l'édifice. La sonnerie est très forte. On m'a dit de sortir, alors j'ai cru bon venir voir ici si vous étiez tous là.

**Le sénateur Poulin:** Pourrions-nous au moins faire en sorte que la motion en ce qui concerne la composition du comité soit proposée pour que nous puissions faire rapport?

**La présidente:** Nous n'avons pas terminé. Il nous faudra revenir. Je crois que nous devrions lever la séance.

La séance est levée.









*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Cœur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Cœur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9



Second Session  
Thirty-sixth Parliament, 1999-2000

SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

Deuxième session de la  
trente-sixième législature, 1999-2000

SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

---

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

---

Wednesday, March 1, 2000 (in camera)  
Tuesday, April 11, 2000

---

Le mercredi 1<sup>er</sup> mars 2000 (à huis clos)  
Le mardi 11 avril 2000

---

Issue No. 10

Fascicule n° 10

**Future business of the committee  
and**

**First meeting on:**  
Marine Liability Act  
(Bill S-17)

**WITNESSES:**  
(See back cover)

**Travaux futurs du comité  
et**

**Première réunion concernant:**  
La loi sur la responsabilité en matière maritime  
(projet de loi S-17)

**TÉMOINS:**  
(Voir verso)





## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
* Boudreau, P.C.	(or Kinsella)
(or Hays)	Maheu
Callbeck	Perrault, P.C.
Furey	Poulin
Johnson	Roberge
	Spivak

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

### *Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Callbeck substituted for that of the Honourable Senator Maheu (*February 21, 2000*).

The name of the Honourable Senator Taylor substituted for that of the Honourable Senator Poulin (*March 1, 2000*).

The name of the Honourable Senator Hervieux-Payette substituted for that of the Honourable Senator Kirby (*March 1, 2000*).

The name of the Honourable Senator Poulin substituted for that of the Honourable Senator Taylor (*March 9, 2000*).

The name of the Honourable Senator Kirby substituted for that of the Honourable Senator Hervieux-Payette (*March 9, 2000*).

The name of the Honourable Senator DeWare substituted for that of the Honourable Senator Johnson (*March 22, 2000*).

The name of the Honourable Senator Kroft substituted for that of the Honourable Senator Kirby (*March 22, 2000*).

The name of the Honourable Senator Johnson substituted for that of the Honourable Senator DeWare (*March 23, 2000*).

The name of the Honourable Senator Kirby substituted for that of the Honourable Senator Kroft (*March 27, 2000*).

Substitution pending for that of Honourable Senator LeBreton (*April 7, 2000*).

The name of the Honourable Senator Furey substituted for that of the Honourable Senator Kirby (*April 10, 2000*).

The name of the Honourable Senator Maheu substituted for that of the Honourable Senator Finestone (*April 10, 2000*).

The name of the Honourable Senator Hervieux-Payette substituted for that of the Honourable Senator Maheu (*April 10, 2000*).

The name of the Honourable Senator Maheu substituted for that of the Honourable Senator Hervieux-Payette (*April 10, 2000*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
* Boudreau, c.p.	(ou Kinsella)
(ou Hays)	Maheu
Callbeck	Perrault, c.p.
Furey	Poulin
Johnson	Roberge
	Spivak

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

### *Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Callbeck substitué à celui de l'honorable sénateur Maheu (*le 21 février 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Taylor substitué à celui de l'honorable sénateur Poulin (*le 1<sup>er</sup> mars 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Hervieux-Payette substitué à celui de l'honorable sénateur Kirby (*le 1<sup>er</sup> mars 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Poulin substitué à celui de l'honorable sénateur Taylor (*le 9 mars 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Kirby substitué à celui de l'honorable sénateur Hervieux-Payette (*le 9 mars 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur DeWare substitué à celui de l'honorable sénateur Johnson (*le 22 mars 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Kroft substitué à celui de l'honorable sénateur Kirby (*le 22 mars 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Johnson substitué à celui de l'honorable sénateur DeWare (*le 23 mars 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Kirby substitué à celui de l'honorable sénateur Kroft (*le 27 mars 2000*).

Remplacement à venir à celui de l'honorable sénateur LeBreton (*le 7 avril 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Furey substitué à celui de l'honorable sénateur Kirby (*le 10 avril 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Maheu substitué à celui de l'honorable sénateur Finestone (*le 10 avril 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Hervieux-Payette substitué à celui de l'honorable sénateur Maheu (*le 10 avril 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Maheu substitué à celui de l'honorable sénateur Hervieux-Payette (*le 10 avril 2000*).

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Journals of the Senate* dated Tuesday, April 4, 2000:

The Honourable Senator Furey moved, seconded by the Honourable Senator Fraser, — That Bill S-17 be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi le 4 avril 2000:

L'honorable sénateur Furey propose, appuyé par l'honorable sénateur Fraser, — Que le projet de loi S-17 soit renvoyé au comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat,*

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Wednesday, March 1, 2000

(15)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met *in camera* this day at 5:40 p.m., in room 356-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Callbeck, Finestone, P.C., Forrestall, Hervieux-Payette, P.C., Johnson, Spivak and Taylor (8).

The committee proceeded to study a draft of the legislative budget of the committee.

It was moved by the Honourable Senator Forrestall, — That the following budget application be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

**SUMMARY OF EXPENDURES**

Professional and Special Services	\$ 40,000
Transportation and Communications	\$ 10,700
Other Expenditures	\$ <u>700</u>
Total	\$ 51,400

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

The committee proceeded to study a draft of the budget for its Special Study on the policy issues for the 21st century in communications technology, its consequence, competition and the outcome for consumers.

It was moved by the Honourable Senator Spivak, — That the following budget application be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets:

**SUMMARY OF EXPENDURES**

Professional and Special Services	\$ 57,500
Transportation and Communications	\$ 121,650
Other Expenditures	\$ <u>1,000</u>
Total	\$ 180,150

The committee proceeded to study future business of the committee.

It was moved by the Honourable Senator Callbeck, — That the study on the policy issues for the 21st century in communications technology, its consequence, competition and the outcome for consumers, referred to the committee by the Senate on February 23, 2000, be referred to the Senate Subcommittee on Communications for consideration and report pursuant to the rules of the Senate.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

It was moved by the Honourable Senator Forrestall — That the Honourable Senator Johnson be on the initial membership of the Subcommittee on Communications.

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mercredi 1<sup>er</sup> mars 2000

(15)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 40, dans la pièce 356-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Bacon, Callbeck, Finestone, c.p., Forrestall, Hervieux-Payette, c.p., Johnson, Spivak et Taylor (8).

Le comité entame l'examen d'une ébauche de son budget législatif.

L'honorable sénateur Forrestall propose, — Que la demande de budget suivante soit approuvée aux fins de présentation au comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration:

**SOMMAIRE DES DÉPENSES**

Services professionnels et autres	40 000 \$
Transport et communications	10 700 \$
Toutes les autres dépenses	<u>700 \$</u>
Total	51 400 \$

La question, mise aux voix, est adoptée.

Le comité poursuit l'étude d'une ébauche de budget visant l'étude spéciale sur les politiques pour le XXI<sup>e</sup> siècle concernant les technologies des communications, ses conséquences, la concurrence et l'impact pour les consommateurs.

L'honorable sénateur Spivak propose, — Que la demande de budget suivante soit approuvée aux fins de présentation au comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration:

**SOMMAIRE DES DÉPENSES**

Services professionnels et autres	57 500 \$
Transport et communications	121 650 \$
Toutes les autres dépenses	<u>1 000 \$</u>
Total	180 150 \$

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Callbeck propose, — Que l'étude spéciale sur les politiques pour le XXI<sup>e</sup> siècle concernant la technologie de communications, ses conséquences, la concurrence et l'impact pour les consommateurs dont a été saisi le comité par le Sénat le 23 février 2000, soit l'objet d'un renvoi au sous-comité sénatorial des communications aux fins d'examen et de rapport, conformément aux règles du Sénat.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Forrestall propose, — Que le sénateur Johnson soit au nombre des membres qui composeront le sous-comité des communications.



The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

The committee proceeded to the presentation of proposed Order of Reference on Transportation Safety.

It was moved by the Honourable Senator Finestone, P.C., — That the Chair be authorized to present to the Senate for adoption the following Order of Reference:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and make recommendations upon the state of transportation safety and security in Canada and to complete a comparative review of technical issues and legal and regulatory structures with a view to ensuring that transportation safety and security in Canada are of such high quality as to meet the needs of Canada and Canadians in the twenty-first century;

That the papers and evidence received and taken on the subject and the work accomplished by the Special Senate Committee on Transportation Safety and Security during the First Session of the Thirty-sixth Parliament be referred to the Committee; and

That the committee submit its final report no later than December 31, 2000.

At 6:30 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, April 11, 2000

(16)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Furey, Johnson, Maheu, Perrault, P.C., Poulin, Roberge and Spivak (10).

*In attendance:* The official reporters of the Senate and Martin Brennan, special advisor to the committee.

WITNESSES:

*Officials from Transport Canada*

André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs;

Jerry Rysanek, Director, International Marine Policy and Liability;

Mark Gauthier, Senior Counsel, Legal Services.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Le comité poursuit sur la présentation de l'ordre de renvoi proposé sur la sécurité des transports.

L'honorable sénateur Finestone propose — Que la présidence soit autorisée à présenter au Sénat, aux fins d'adoption, l'ordre de renvoi suivant:

Que le comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner l'état de la sécurité des transports au Canada et la question de la sécurité des transports au Canada et pour mener une étude comparative des mécanismes techniques, juridiques et réglementaires, dans le but de vérifier que la sécurité des transports au Canada est d'une qualité telle qu'elle répondra aux besoins du Canada et des Canadiens au prochain siècle, et à faire des recommandations.

Que les documents et témoignages reçus et entendus sur le sujet et les compte rendus des travaux du comité sénatorial spécial de la sécurité des transports pendant la première session de la 36<sup>e</sup> législature soient remis au comité;

Que le comité devra déposer son rapport final au plus tard le 31 décembre 2000.

À 18 h 30, le comité suspend sa séance jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mardi 11 avril 2000

(16)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Furey, Johnson, Maheu, Perrault, c.p., Poulin, Roberge et Spivak (10).

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

TÉMOINS:

*Hauts fonctionnaires de Transports Canada:*

André Pageot, directeur général, Politiques et programmes maritimes;

Jerry Rysanek, directeur, Politique maritime internationale et responsabilité civile;

Mark Gauthier, conseiller juridique, Services juridiques.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on April 4, 2000, the committee proceeded to study Bill S-17. (See Issue No. 10, Wednesday, March 1, 2000 and Tuesday, April 11, 2000 for full text of the Order of Reference.)

The witnesses made presentation and answered questions from the members of the committee.

At 11:25 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 4 avril 2000, le comité poursuit l'étude du projet de loi S-17. (Voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 10 des délibérations du comité du mercredi 1er mars 2000 et du mardi 11 avril 2000.)

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions des membres du comité.

À 11 h 25, le comité suspend sa séance jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday April 11, 2000

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to examine Bill S-17, an Act Respecting Marine Liability, and to validate certain by-laws and regulations.

**Senator Lise Bacon** (*Chairmanman*) in the Chair.

[Translation]

**The Chairman:** We are examining Bill S-17, an Act Respecting Marine Liability, and to validate certain by-laws and regulations.

Our witnesses are Mr. André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs from Transport Canada; Mr. Gerry Rysanek, Director, International Marine Policy and Liability, and Mr. Mark Gauthier, Senior Council, Legal Services.

We will hear your comments, after which the members of the committee will be putting questions to you.

**Mr. André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs, Transport Canada:** It is a pleasure to be accompanied by a team that can discuss a rather technical bill in the area of marine insurance.

The importance of bills, even those of a technical nature, is always great. Like for any building, each brick and stone has its own importance. For the marine industry, the bill on marine liability responds to a very clear need.

[English]

Thank you for taking the time to discuss with us what the maritime industry considers to be a very important bill that will govern liability insurance regimes for most of the sectors in the maritime mode.

It is important to modernize our passenger liability regime. You will find in this bill that Part 4, which deals with the transportation of passengers, the cruise industry and the tourism sector, is the most critical new section. Contrary to the systems for airlines and other modes, we do not have a properly defined liability regime for passenger transportation when we deal with the cruise industry, tourism and ferry vessels; we do not have an appropriate liability regime for these passengers in case of accidents. We are fortunate that, with a fairly solid safety regime, we have never had a major accident in recent years, but we could have major difficulty in future without this liability regime for passengers.

When you board a little cruise vessel, for example, for whale-watching or a tourist activity, some companies will have written right on your ticket a disclaimer saying that they are not responsible for the passengers. This bill will facilitate putting in place an insurance regime to protect all passengers aboard commercial vessels and in various activities in Canada.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le 11 avril 2000

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 09 h 30 pour étudier le projet de loi S-17, Loi concernant la responsabilité en matière maritime et la validité de certains règlements.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[Français]

**La présidente:** Nous étudions le projet de loi S-17, Loi concernant la responsabilité en matière maritime et la validité de certains règlements.

Nos témoins sont M. André Pageot, directeur général, Politiques et programmes maritimes à Transport Canada; M. Gerry Rysanek, directeur, Politique maritime internationale et responsabilité civile, ainsi que M. Mark Gauthier, conseiller juridique, Services juridiques.

Nous allons entendre vos commentaires et par la suite, les membres du comité pourront poser leurs questions.

**M. André Pageot, directeur général, Politiques et programmes maritimes, Transport Canada:** Il me fait plaisir d'être accompagné d'une équipe qui peut discuter d'un projet de loi assez technique dans le domaine de l'assurance maritime.

L'importance des projets de loi, même de nature technique, demeure aussi grande. Tel un édifice, chaque brique, chaque pierre a son importance. Pour l'industrie maritime, le projet de loi sur l'assurance maritime répond à un besoin très évident.

[Traduction]

Merci de prendre le temps de parler avec nous de ce que l'industrie maritime considère comme un projet de loi très important régissant les régimes d'assurance sur la responsabilité dans la plupart des secteurs des transports maritimes.

Il est important de moderniser le régime de la responsabilité en matière de transport de passagers. Dans ce projet de loi, vous verrez que la partie 4, qui concerne le transport des passagers, l'industrie des croisières et le secteur du tourisme, constitue la nouvelle partie la plus importante. Contrairement aux régimes applicables aux compagnies aériennes et aux autres modes de transport, nous n'avons pas de régime de responsabilité bien défini pour le transport de passagers dans le domaine des croisières, du tourisme et des traversiers; nous n'avons pas de régime de responsabilité approprié pour les passagers en cas d'accident. Heureusement, grâce à un régime de sécurité relativement solide, nous n'avons pas connu d'accidents graves ces dernières années, mais à défaut de ce régime de responsabilité pour les passagers, nous pourrions rencontrer de graves difficultés à l'avenir.

Les passagers qui montent à bord d'un bateau de croisière, par exemple pour l'observation des baleines ou pour quelque activité touristique, peuvent constater que certaines compagnies ont fait imprimer directement sur le titre de transport une décharge indiquant qu'elles ne sont pas responsables vis-à-vis des passagers. Le présent projet de loi vise à faciliter la mise en place d'un régime d'assurance protégeant tous les passagers qui montent



Over the years, we have done extensive consultations about that proposed legislation. We have been talking with the Canadian Maritime Law Association. We have been talking with the shipowners in Canada. We have been talking to foreign shipowners that bring in cruise vessels. We have very solid support across the industry about the new provisions of the bill.

The second element in the bill deals with the rules that will apply when there are shared responsibilities. There may be occasions when not just a single group or a single company will be responsible for the damage or the negligence, and so on. The bill is proposing a regime that will allow some apportionment of risk and payments in case of accidents. There could be cases where more than one person may be responsible for the damage, and this legislation will allow possible charges against the persons who have contributed to the losses.

This regime requires national legislation. We have had court cases, including the *Bow Valley* case in 1998. While there may be some provincial legislation for some of these regimes, they are not considered by the court as being adequate. So the second new element of the bill that we are proposing today is to cover some apportionment of the liabilities in case there has been a sharing of the risk between various persons.

Another dimension I need to highlight is that in the Marine Liability Bill we are integrating all the liability regimes that were previously scattered throughout various pieces of legislation and through the Canada Shipping Act itself. We are including here legislation that has been passed before. Some sections of the Canada Shipping Act are included and we are including the Carriage of Goods by Water Act, which was passed a few years back. We are regrouping under this bill the liability and compensation regime for pollution damage.

**Senator Spivak:** Could you just name the bills that you are including here? I see only one, which is Bill S-4. Which other ones are included?

**Mr. Pageot:** We are regrouping mostly sections of the Canada Shipping Act. As the text in front of you shows, we are bringing in the pollution damage part of the Canada Shipping Act — well, you fundamentally, there are acts — the Canada Shipping Act and the Carriage of Goods by Water Act — that are being integrated into this new liability bill. Those are the two source documents.

We are transferring many clauses from those acts into this liability regime and providing for only minor new adjustments in the regime that existed.

For example, on the oil pollution damage caused by tankers and other ships, we are clarifying a few points, one of which is the floating storage unit. In offshore oil activities and in activities in Canadian waters under the territorial seas, some tankers with platforms are imported and used for storage. We will add this little

à bord des navires commerciaux et se livrant à différentes activités au Canada.

Au fil des années, nous avons procédé à d'importantes consultations sur ce projet de loi. Nous avons rencontré l'Association canadienne du droit maritime, les propriétaires de navires au Canada, de même que les propriétaires de navires étrangers dont les bateaux de croisière naviguent ici. L'ensemble de l'industrie a accordé un appui très solide aux nouvelles dispositions du projet de loi.

Le deuxième élément concerne les règles applicables en cas de responsabilité partagée. Il peut arriver que plusieurs entités ou plusieurs compagnies soient responsables de dommages, de négligence, et cetera. Le projet de loi propose un régime qui permettra une répartition du risque et des versements à effectuer en cas d'accident. Il peut arriver que plusieurs personnes soient responsables des dommages causés, et la loi permettra de porter des accusations contre les personnes qui ont contribué aux pertes.

Ce régime nécessite une législation nationale. Il y a eu plusieurs décisions judiciaires dans le domaine dont nous parlons, notamment l'arrêt *Bow Valley* de 1998. Des lois provinciales peuvent régir certains de ces régimes, mais elles sont jugées insuffisantes par les tribunaux. C'est pourquoi le deuxième élément nouveau du projet de loi que nous proposons aujourd'hui couvre le partage des responsabilités dans le cas où il y a eu un partage du risque entre plusieurs personnes.

Il y a un autre aspect sur lequel je dois insister: dans le projet de loi sur la responsabilité en matière maritime, nous intégrons dans la Loi sur la marine marchande du Canada tous les régimes de responsabilité précédemment dispersés dans différentes lois. Nous y incluons les lois déjà adoptées. On y trouve certaines dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada, ainsi que la Loi sur le transport des marchandises par eau, adoptée il y a quelques années. Et nous regroupons dans ce projet de loi les régimes de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution.

**Le sénateur Spivak:** Pouvez-vous indiquer les projets de loi inclus dans le S-17? Je n'en vois qu'un, le projet de loi S-4. Quels sont les autres?

**M. Pageot:** Nous y regroupons la plupart des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada. Comme l'indique ce document, nous reprenons les éléments de la Loi sur la marine marchande concernant les dommages dus à la pollution — pour l'essentiel, ce sont des lois, la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur le transport des marchandises par eau, qui sont intégrées dans ce nouveau projet de loi sur la responsabilité. Voilà les deux documents source.

Nous avons repris plusieurs dispositions de ces lois dans le nouveau régime de responsabilité, et nous n'avons apporté que des rajustements mineurs au régime qui existait précédemment.

En ce qui concerne, par exemple, les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures provenant d'un pétrolier ou d'un autre navire, nous précisons certains points, notamment à propos de l'unité de stockage flottante. Pour les activités pétrolières offshore et celles qui se déroulent dans les eaux territoriales

clause so that the floating storage units are included in the liability bill.

The advantage of regrouping is that we will have other initiatives over the years. For example, at the international level a convention is being developed for bunkers, which are the fuel storage units inside the hulls of the ships for the engines, and a regime is being developed for pollution caused by bunkers and spills, and so on.

Having a one-stop shopping bill will facilitate our legislative work and the upgrading of the present legislation. Essentially, we are proposing housekeeping changes for many clauses, and we are proposing two new major regimes for passengers and the apportionment of risk in court cases. We have used the opportunity to clean up a couple of situations that were brought to our attention by the joint committee studying regulations.

When we had the old National Harbours Board in the 1960s and moved to a new Canada Ports Corporation in 1983, they made a mistake in the issuing of decisions on harbour use. The same thing happened a few years back. In 1994 there was an appeal on pilotage rates on the St. Lawrence, and a mistake was made because of a fundamental misunderstanding about the events and the pilotage rates. Therefore, we have Part 7 of the bill to clean up a few honest mistakes. The charges that were being implemented were quite legitimate, under a regime delegated to individual ports for harbour use and pilotage rates that should reflect self-sufficiency of the corporations; so we had to make these adjustments. Over the years, we have dealt with thousands of foreign shipowners, but the Canada Ports Corporation no longer exists and we need to correct some of the honest mistakes that were made a few years ago.

My colleagues are much more familiar with the legal aspects of the bill, but I can indicate that in this bill we are seeking to modernize the liability regime. We have a booming industry in passenger transport by ship. Whether it is Alaska cruises or excursions for whale watching on the St. Lawrence, or cruise activities in the Thousand Islands area, we need to protect the many citizens who are travelling, and we need to give them a regime under which they will be treated fairly by the courts. This bill will put in place a regime more in line with what we have with our international trading partners.

**Senator Callbeck:** You spoke about not having an appropriate liability regime for cruise vessels, and you gave the example of whale watching. The passengers' tickets often state that the shipping lines are not responsible. I take it that with this legislation they will be responsible. Even though they state on the ticket that they are not responsible, with this legislation they will be.

canadiennes, on fait venir des pétroliers à plates-formes qui sont utilisés pour le stockage. Nous avons ajouté une disposition prévoyant que les unités de stockage flottantes sont incluses dans le projet de loi sur la responsabilité.

L'avantage du regroupement, c'est que nous pourrions ajouter de nouvelles initiatives au fil des années. Par exemple, au niveau international, on est en train de mettre au point une convention concernant les soutes, c'est-à-dire les unités de stockage situées dans la coque des navires qui contiennent le carburant destiné aux moteurs, et on a défini un régime applicable en cas de pollution causée par les déversements provenant de ces soutes.

Ce projet de loi, qui propose la formule du guichet unique, va faciliter notre travail législatif ainsi que l'amélioration de la législation actuelle. Pour l'essentiel, nous proposons des modifications de forme à un grand nombre de dispositions, ainsi que deux nouveaux régimes importants pour les passagers et pour la répartition du risque devant les tribunaux. Nous avons profité de l'occasion pour faire le ménage dans certaines situations qui ont été portées à notre attention par le comité mixte qui étudie les règlements.

Lorsqu'on est passé du Conseil des ports nationaux des années 60 à la nouvelle Société canadienne des ports en 1983, on a fait une erreur dans l'émission des décisions sur l'utilisation des ports. La même chose s'est reproduite quelques années plus tard. En 1994, les droits de pilotage sur le Saint-Laurent ont été contestés, et on a fait une erreur à cause d'une méprise fondamentale sur les événements et sur les droits de pilotage. C'est pourquoi nous avons ajouté au projet de loi une partie 7 qui fait le ménage dans ces erreurs commises de bonne foi. Les tarifs appliqués étaient tout à fait légitimes et conformes à un régime de délégation de pouvoirs à chaque société de ports pour l'utilisation des installations et les droits de pilotage, qui visaient à assurer l'autosuffisance des sociétés de ports. Il fallait donc procéder à ces rajustements. Au fil des années, nous avons eu affaire à des milliers de propriétaires étrangers de navires, mais la Société canadienne des ports n'existe plus, et il faut corriger certaines erreurs commises de bonne foi il y a quelques années.

Mes collègues sont plus au courant que moi des aspects juridiques du projet de loi, mais je peux indiquer que nous avons cherché à y moderniser le régime de la responsabilité. Les transports maritimes de passagers sont en plein essor. Que ce soit les croisières en Alaska, l'observation des baleines sur le Saint-Laurent ou les croisières dans les Mille-Îles, il faut protéger les nombreux citoyens qui prennent le bateau et leur proposer un régime grâce auquel ils seront traités équitablement par les tribunaux. Ce projet de loi met en place un régime plus conforme aux règles appliquées par nos partenaires commerciaux au plan international.

**Le sénateur Callbeck:** Vous dites que nous n'avons pas de régime approprié de responsabilité pour les navires de croisière, et vous donnez l'exemple de l'observation des baleines. Les billets des passagers indiquent souvent que la compagnie maritime n'est pas responsable. Je suppose qu'en vertu de la nouvelle loi, elle devient responsable. Même si le billet indique le contraire, elle va devenir responsable dans le cadre de cette loi.



**Mr. Mark Gauthier, Senior Counsel, Legal Services, Transport Canada:** Yes, precisely. The practice of contracting out of liability would be abolished; it would not be permitted.

**Senator Callbeck:** You mentioned talking to shipowners and other groups about this legislation. Did you also have discussions with the provinces? If so, are they happy with this legislation?

**Mr. Jerry Rysanek, Director, International Marine Policy and Liability, transport Canada:** Yes, we had consultation with all provinces. It was done on the basis of a discussion paper that we published when this policy proposal was adopted, and there was a broad response from the provinces. Some of them asked very specific questions, particularly whether this legislation will apply to public vessels, or publicly owned vessels, or vessels owned by provinces where provinces provide the service, and the answer is yes. There is uniformity, and the regime will be universal in its impact and in its protection of passengers, regardless of with whom they travel.

**Senator Callbeck:** Are they happy with the legislation?

**Mr. Rysanek:** Yes.

**Senator Callbeck:** I am sure you recall the sinking of the *Irving Whale* and all the discussions and negotiations that took place regarding that. If this legislation had been in effect then, how would things have been different?

**Mr. Rysanek:** Senator, that is a legal question, and you are referring to a particular legal case. I would defer to Mr. Gauthier to provide you with the information on those points, but the *Irving Whale* situation is not changed by this legislation. The part that would apply to pollution or pollution cases is simply being transferred from the Canada Shipping Act into the Marine Liability Act. Thus, there is no change in the law before you.

In terms of the application to a particular case, such as the *Irving Whale*, I will defer to Mr. Gauthier.

**Mr. Gauthier:** You can take what Mr. Rysanek has indicated as the foundation. The answer really is that what we find in Bill S-17 is a carryover of existing law. It is not in any way changing the rules that would have had an application, shall we say, retroactively to a situation that occurred in the past. I believe the sinking of the *Irving Whale* was in 1970 or 1971, long before any statutory pollution regime existed in the act. The Government of Canada, as I understand it, is pursuing a claim at common law basically under the notion of public nuisance, and that is common law, which is not abrogated by this in any way, shape or form. As I understand it, the litigation is at fairly early stages; it is still at the Examination for Discovery stage, I believe.

**Senator Callbeck:** I understand that. After this legislation goes through, if we had another *Irving Whale* situation, how would it be different? Does this legislation change anything? I am not referring to the one that happened, but if there was another similar situation with a vessel sinking in the future, would there be a difference?

**M. Mark Gauthier, conseiller juridique, Services juridiques, Transports Canada:** Oui, exactement. Le principe de l'exonération contractuelle est aboli. Ce n'est plus permis.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez dit que vous avez consulté les propriétaires de navires et d'autres groupes en préparant ce projet de loi. En avez-vous aussi parlé avec les provinces? Dans l'affirmative, est-ce qu'elles sont satisfaites de cette loi?

**M. Jerry Rysanek, directeur, Politique maritime internationale et responsabilité civile, Transports Canada:** Oui, nous avons consulté toutes les provinces en leur soumettant un document de travail publié lors de l'adoption de ce projet de politique, et les provinces se sont prononcées. Certaines d'entre elles ont posé des questions très précises; elles voulaient notamment savoir si la loi s'appliquerait aux navires publics, aux navires appartenant aux provinces parce que les provinces assurent un service de transport, et la réponse est oui. Nous avons veillé à l'uniformité et le régime sera d'application universelle pour assurer la protection des passagers, quelle que soit la compagnie qui les transporte.

**Le sénateur Callbeck:** Est-ce qu'elles sont satisfaites de la loi?

**M. Rysanek:** Oui.

**Le sénateur Callbeck:** Je suis sûre que vous vous souvenez du naufrage de l'*Irving Whale* et du débat et des négociations auxquels il a donné lieu. Si cette loi avait alors été en vigueur, les choses se seraient-elles passées différemment?

**M. Rysanek:** Sénateur, il s'agit là d'une question juridique, et vous faites référence à une action en justice. Je vais laisser à M. Gauthier le soin de vous donner de l'information à ce sujet, mais cette loi n'aurait rien changé à la situation de l'*Irving Whale*. La partie de la loi concernant les cas de pollution passe simplement de la Loi sur la marine marchande du Canada à la Loi sur la responsabilité en matière maritime. C'est pourquoi la loi dont vous êtes saisis n'y aurait rien changé.

Pour ce qui est de son application dans une situation particulière comme celle de l'*Irving Whale*, je cède la parole à M. Gauthier.

**M. Gauthier:** M. Rysanek a bien planté le décor. En réalité, ce que l'on trouve dans le projet de loi S-17 est une reprise de la législation actuelle. Il n'y a aucun changement par rapport aux règles applicables dans une situation antérieure. Je crois que l'*Irving Whale* a fait naufrage en 1970 ou 1971, bien avant que la législation canadienne n'édicte un régime sur la pollution. Pour autant que je sache, le gouvernement du Canada intente des poursuites en common law en invoquant la notion de nuisance publique, et la common law n'est nullement remise en cause dans cette loi. Le procès n'en est encore qu'à l'étape préliminaire, à l'interrogatoire préalable, je crois.

**Le sénateur Callbeck:** Je comprends. Les choses seront-elles différentes si une autre situation comme celle de l'*Irving Whale* se produit après l'adoption de cette loi? La loi va-t-elle y changer quelque chose? Je ne veux pas parler de ce qui s'est passé, mais si une autre situation semblable comportant un naufrage se produit un jour, est-ce qu'on va voir une différence?



**Mr. Rysanek:** The legislation that is already in law and that we are transferring to the Marine Liability Act provides for situations such as the *Irving Whale*, in terms of the incident, in terms of the consequences of the incident, in terms of the action that has to be taken to prevent damage or to the measures that must be taken to remedy damages, particularly environmental damages, and all the associated costs. The regime is in place. It is based on international convention, and it would have application to future ships like the *Irving Whale*.

That is, as far as I see, the effect of the legislation. The dispute to which Mr. Gauthier referred today is still in progress. That might be as a result of the fact that we did not have the legislation in place when the incident actually happened, but we certainly have it now; so I would think that this regime will be such that it would function to deal with cases such as *Irving Whale* in the future.

[Translation]

**Senator Poulin:** Your presentation does help us to understand the importance of the legislation. The accountability of the owners of small and medium-size ships is the most important aspect of it.

This is the year 2000 and Canada has many lakes and rivers. There is also the St. Lawrence and the two oceans. Why did it take so long to legislate? Second, whether for business or for pleasure, according to your statistics, are people using the seaway more often than 25 years ago?

Third, how much should a tour company from Rimouski spend to insure its ships?

**Mr. Pageot:** As for your first question as to why it took so long to legislate, you have to realize that the tour industry is seasonal. To be financially viable, the ships must often go to Bermuda or other better climes during summer.

Canada's very elaborate ship inspection system stressed security first. We also emphasized the international conventions and standards on marine safety. However, the insurance side was never looked at because there were very few Canadian owners of passenger ships; most of them were registered in Norway, where international standards applied.

The increase in marine passenger traffic was very swift. The Quebec Ferry Corporation reported exceptional growth this year. They are thinking of buying a ferryboat for Newfoundland because there is a big increase in services there and that is also the case for the Magdalene Islands.

In British Columbia, the cruise industry is in the middle of a growth spurt. There is definitely a major increase and that is why we must act quickly to set up a marine insurance system.

Marine safety was never neglected because from our Canadian safety record, our standards are recognized as being in the forefront. Finally, your last question had to do with the cost of marine insurance.

**M. Rysanek:** La loi actuelle que nous avons reprise dans la Loi sur la responsabilité en matière maritime prévoit des situations comme celle de l'*Irving Whale* et les conséquences que peut avoir un tel incident, les mesures à prendre pour éviter les dommages ou pour y remédier, notamment les dommages environnementaux et tous les coûts connexes. Le régime est en place. Il est fondé sur une convention internationale et s'appliquera à l'avenir à des navires comme l'*Irving Whale*.

Voilà, à mon sens, l'effet de cette loi. Le procès auquel M. Gauthier a fait allusion est en cours. Peut-être est-ce parce que cette loi n'était pas en vigueur au moment du naufrage, mais elle existe désormais; je pense donc que ce régime permettra de régler à l'avenir des cas comme celui de l'*Irving Whale*.

[Français]

**Le sénateur Poulin:** Votre présentation nous aide à saisir l'importance de la législation. La responsabilisation des propriétaires de petits et moyens navires en est l'aspect le plus important.

C'est l'an 2000 et le Canada est possesseur de nombreux lacs et rivières. Il y a également le fleuve et les deux océans. Pourquoi a-t-on mis tant de temps à légiférer? Deuxièmement, que ce soit par obligation ou par plaisir, est-ce que d'après vos statistiques les gens utilisent davantage les voies maritimes qu'il y a 25 ans?

Troisièmement, combien une compagnie touristique de Rimouski devra-t-elle déboursier pour assurer ses navires?

**M. Pageot:** Quant à votre première question à savoir pourquoi on a mis tant de temps à développer la loi, il faut réaliser que l'industrie touristique est saisonnière. Les navires, par souci de rentabilité, doivent souvent aller aux Bermudes ou dans des climats plus propices lorsque vient l'été.

Le régime d'inspection des navires très élaboré du Canada a d'abord mis l'accent sur la sécurité. On a également appuyé les conventions internationales et les normes sur la sécurité maritime. Toutefois, le côté assurance n'a pas beaucoup été touché, la raison étant qu'il y avait très peu de propriétaires canadiens de navires de passagers; la majorité était des navires enregistrés en Norvège, aux endroits où les normes internationales s'appliquaient.

La croissance du trafic maritime de passagers est très rapide. La Société des traversiers du Québec rapportait une croissance exceptionnelle cette année. On vient d'envisager l'achat d'un navire de traversiers pour Terre-Neuve parce qu'il y a une augmentation rapide des services et c'est également le cas aux Îles-de-la-Madeleine.

En Colombie-Britannique, l'industrie de la croisière est en plein essor économique. Il y a définitivement une croissance importante, d'où l'importance d'agir rapidement pour mettre sur pied un régime d'assurance maritime.

La sécurité maritime n'a jamais été négligée parce selon les dossiers canadiens en sécurité, nos normes sont reconnues comme étant à l'avant-garde. Finalement, votre dernière question touchait le coût de l'assurance maritime.

**Senator Poulin:** Yes, for the small businesses.

**Mr. Pageot:** The cost of insurance is a bit like ensuring a car. It does not cost much to buy an extra million dollars in liability coverage. The big ferry companies already have insurance which, for the most part, is adequate.

For cruise ships, where a ticket can cost over \$2,000, the cost of insurance is still low. There will be a bit of an extra for insurance, but this insurance is not so much for the passenger who has exceptional costs. It is actually based on losses and accidents, that have not been very frequent in Canada. There will be an adjustment to the cost of insurance, but nothing that could wreck the competitive position of the companies.

**Senator Poulin:** Can you give us an example?

[English]

**Mr. Rysanek:** I do not think I could add much to what Mr. Pageot said. It is a very difficult figure to estimate. The issue of insurance has to be kept in perspective. Normally, in large ships, the cost of insurance represents a small percentage of a ship's operating costs. It is estimated that they are around 1 per cent. Thus, it is not a major proportion. In a small ship, of course, I fully appreciate —

**Senator Poulin:** I was thinking mainly of small businesses.

Madam Chairman, perhaps we could receive something in writing that could give us an approximation of the costs.

**Mr. Rysanek:** We can do that. However, what I was suggesting, Madam Chairman, is that the insurance industry will be invited to speak to the committee. I think they are better qualified to give you a current market response.

**Mr. Pageot:** The only point I would add is that we have managed some of these ferry vessels, like those in Newfoundland and Prince Edward Island. Usually, 25 per cent of the costs for large ferry vessels is for fuel. Another 25 per cent to 40 per cent of the costs can be attributed to crew. For some of our ferry vessels, out of a budget of about \$2 million per year, we would have costs in the range of \$25,000 for hull insurance. When you consider that in terms of the cost of a ticket, it is small, but you will be able to ask the question of the experts in the industry.

**Senator Poulin:** Does this law apply to ships that are not registered in Canada? As we know, it is easy to register anywhere in the world.

**Senator Perrault:** Such as Liberia.

**Mr. Rysanek:** Broadly speaking, yes. The reason I say "broadly speaking" is that this law deals with various liability situations. If we limit ourselves to the regime we were discussing, and on which you have questions about the cost of insurance for passenger vessels, certainly, that regime applies regardless of the registry and regardless of the flag of the ship. Speaking

**Le sénateur Poulin:** Oui, pour les petits entrepreneurs.

**M. Pageot:** Le coût de l'assurance, c'est un peu comme l'assurance automobile. Il n'est pas très coûteux d'acheter une prime de responsabilité d'un million de dollars supplémentaire. Les grandes sociétés de traversiers détiennent déjà des assurances qui, pour la majorité, sont adéquates.

Dans le secteur des navires de croisière où un billet peut coûter au-delà de 2 000 \$, le coût de l'assurance demeure encore modeste. Il y aura un léger supplément pour l'assurance, mais cette assurance n'est pas tellement pour le passager qui a des frais exceptionnels. Elle se base plutôt sur les pertes et les accidents qui n'ont pas été fréquents au Canada. Il y aura un ajustement des coûts d'assurance, mais rien qui pourra détruire la situation concurrentielle des entreprises.

**Le sénateur Poulin:** Pouvez-vous nous donner un exemple?

[Traduction]

**M. Rysanek:** Je n'ai pas grand-chose à ajouter à ce qu'a dit M. Pageot. Il est très difficile de faire une estimation. La question de l'assurance doit être considérée en perspective. Normalement, pour les gros navires, les coûts d'assurance représentent un petit pourcentage des frais d'exploitation. On estime qu'ils sont de l'ordre d'un pour cent. Ce n'est pas une proportion bien forte. Je me rends bien compte, évidemment, que dans le cas d'un petit bateau...

**Le sénateur Poulin:** Je pensais principalement aux petites entreprises.

Madame la présidente, nous pouvons peut-être demander une réponse par écrit qui nous donnera une idée approximative des coûts en cause.

**M. Rysanek:** Nous pourrions vous la donner. Cependant, ce que je voulais dire, madame la présidente, c'est que le secteur des assurances va être invité à comparaître devant le comité. Je crois qu'il serait mieux placé pour vous donner une réponse sur le marché actuel.

**M. Pageot:** La seule chose que je souhaite ajouter, c'est que nous nous sommes occupés de ces petits traversiers comme ceux de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard. Généralement, le carburant représente 25 p. 100 des frais des gros traversiers. L'équipage en absorbe 25 à 40 p. 100. Sur le budget annuel d'environ 2 millions de dollars d'un traversier, on peut trouver un montant de l'ordre de 25 000 \$ pour l'assurance de la coque. Dans le prix du billet, c'est un montant minime, mais vous devriez pouvoir reposer cette question aux experts des assurances.

**Le sénateur Poulin:** Cette loi s'applique-t-elle aux navires qui ne sont pas immatriculés au Canada? Nous savons tous qu'il est plus facile de s'immatriculer ailleurs dans le monde.

**Le sénateur Perrault:** Comme au Libéria.

**M. Rysanek:** De façon générale, oui. Je dis «de façon générale» parce que la loi s'applique à différentes situations de responsabilité. Si nous nous limitons au régime dont nous parlons actuellement et qui vous amène à poser des questions sur le coût de l'assurance des navires de passagers, il n'y a pas de doute que ce régime s'applique indépendamment de l'immatriculation et du



conversely, it protects Canadians regardless of the registry of the ship.

**Senator Poulin:** If a Canadian is travelling in Bermuda, but on a different ship, surely he or she is no longer protected? Is that not right?

**Mr. Rysanek:** Senator, that is a question on which I will be holding hands with Mr. Gauthier, because it involves policy and legal issues at the same time. If the contract of carriage or the ticket that you have purchased was issued in Canada, let us say from a travel agent in Montreal, you have the protection of this law, even if you are on a ship in Bermuda. Of course, the question then is: Where do you bring forward the action to pursue the shipowner for damages? Mr. Gauthier will address how that actually works.

**Mr. Gauthier:** As Mr. Rysanek pointed out, where the contract of carriage is concluded would be a determinative factor. It is now being sought to make the Athens Convention part of Canadian law, although it is a treaty that is not necessarily signed by all other states, such as Bermuda. The application of where you can raise your action and how successful you will be in recovering your damages will, of course, depend on whether we are dealing with a state that has ratified the treaty. If Canada were to ratify the treaty, then it would be very simple. For example, if Bermuda and Canada both ratified the treaty, then you could raise the action in Bermuda without any problems.

The other issue, of course, has to do with where the assets of the ship are. It is a lot easier when you have victims suffering damage in your own country, because then, under the principles of maritime law, you can arrest the vessel and demand security, along with a whole host of things. However, if you are sailing somewhere in the Caribbean and you are injured, you might still be able to bring your action under Canadian law. If you were to find, however, that the shipowner had assets somewhere else, then you would be in no better position, for example, than a businessperson in Canada recovering a judgment against a foreign debtor. You would then have to see to claiming your judgment in that jurisdiction. It becomes more complicated.

The nice part about these treaties is that, as more and more states become party to them, these mechanism for enforcement of claims will become more simple.

**Senator Spivak:** I am afraid I have not perused the material thoroughly, so my question may seem a bit naïve, but in terms of the consolidation of existing marine liability regimes will this measure apply as well to inland waters? What is the scope of the consolidation?

**Mr. Rysanek:** It is certainly of very broad scope. It applies to all waters of Canada, including inland waters, yes.

**Senator Spivak:** Nothing has been strengthened, then, in terms of the consolidation. Whatever was there before is now being consolidated, but it is not being changed. I am talking about existing marine liability, not passenger liability. Is that correct?

pavillon du navire. Pour présenter les choses différemment, il protège les Canadiens indépendamment de l'immatriculation du navire.

**Le sénateur Poulin:** Si un Canadien voyage aux Bermudes sur un navire d'un autre pays, il n'est plus protégé, n'est-ce pas?

**M. Rysanek:** Sénateur, je transmets la question à M. Gauthier, car c'est une question de politique ainsi qu'une question juridique. Si le titre de transport ou le billet a été acheté au Canada, par exemple auprès d'un agent de voyage de Montréal, la protection de la loi s'applique, même si le navire est aux Bermudes. Évidemment, il s'agit alors de savoir où les poursuites en dommages contre le propriétaire du navire devront être intentées. M. Gauthier va vous dire comment le régime fonctionne.

**M. Gauthier:** Comme l'a indiqué M. Rysanek, le lieu de la conclusion du contrat de transport est un facteur déterminant. On essaie actuellement d'intégrer la Convention d'Athènes à la législation canadienne, même si le traité n'a pas nécessairement été signé par tous les autres États, comme les Bermudes. Pour savoir où il convient d'intenter l'action et s'il est possible d'obtenir un dédommagement, il faut d'abord déterminer si on a affaire à un État qui a ratifié le traité. Si le Canada ratifie le traité, ce sera très simple. Par exemple, si les Bermudes et le Canada l'ont ratifié tous les deux, on pourra sans problèmes intenter les poursuites aux Bermudes.

L'autre problème, c'est évidemment de déterminer où se trouvent les biens de la compagnie maritime. C'est beaucoup plus facile lorsque les victimes subissent des dommages dans leur propre pays car, dans ce cas, conformément aux principes du droit maritime, on peut arraisonner le navire et exiger des garanties, et prendre toutes sortes d'autres mesures. Néanmoins, le passager qui navigue dans les Caraïbes et qui subit des dommages pourra sans doute intenter son action en vertu du droit canadien. S'il constate que le propriétaire du navire a des biens ailleurs, il se retrouvera dans la même situation qu'un homme d'affaires canadien qui doit faire exécuter un jugement contre un débiteur étranger. Il devra veiller à faire exécuter le jugement dans la juridiction en cause. C'est une situation un peu compliquée.

L'avantage de ces traités, c'est qu'à mesure qu'un nombre croissant de pays en deviennent signataires, les mécanismes d'application se simplifient.

**Le sénateur Spivak:** Je n'ai malheureusement pas lu tout le document, et ma question paraîtra peut-être naïve, mais dans le contexte de la consolidation des régimes actuels de responsabilité en matière maritime, cette mesure s'applique-t-elle également aux eaux intérieures? Quelle est la portée de la consolidation?

**M. Rysanek:** Elle est très vaste. La loi s'applique à toutes les eaux canadiennes, y compris les eaux intérieures.

**Le sénateur Spivak:** La consolidation n'a donc entraîné aucun renforcement. On a consolidé ce qui existait antérieurement, mais il n'y a pas eu de changement. Je parle ici de la responsabilité maritime, et non pas vis-à-vis des passagers. Est-ce bien exact?



**Mr. Rysanek:** That is correct. The consolidation has a value in the fact that it is all in one book: they are integrated regimes and they can be easily referenced.

**Senator Spivak:** In some recent environmental legislation — the name of which escapes me at the moment — there was a provision concerning emissions. Are you familiar with that act, which deals with toxic substances? There is a provision in that legislation concerning emissions from vessels, and it includes penalties.

Is there any connection? Did you look at that at all? There is a provision in that act for pollution as well.

**Mr. Rysanek:** I am afraid, senator, I am not familiar with that act.

**Senator Spivak:** The provision had to do with vessels on water.

**Mr. Rysanek:** The issues we are dealing with in the Marine Liability Act are issues of civil liability, as opposed to penalties.

**Senator Spivak:** That is precisely why I am asking.

**Mr. Rysanek:** I am not aware of the legislation to which you are referring. I know we have a provision in this law that establishes the relationship between the Marine Liability Act and the Canadian Environmental Protection Act. That provision says something to the effect that the shipowners cannot be pursued for damages under the Canadian Environmental Protection Act if they are covered by this act. That may be the interrelationship.

**Senator Spivak:** I remember that. There were certain exemptions at the time, which some of us did not think were very good, but I know that that has been carried forward. In the Canadian act governing toxins, there are penalties for emissions from motorboats or other vessels. Does this act also cover those emissions? Is there a duplication? Are there stronger penalties under that other act or are the penalties stronger here?

I ask that advisedly, because, of course, the pollution in our inland lakes is approaching serious levels, particularly with the introduction of personal watercraft that cause pollution in many different ways. Maybe you could look at that question and get back to us. I know there are penalties in that act to address the emissions from boats.

Regarding ballast waters, I do not recall the exact provisions of the Canada Shipping Act, but are the penalties sufficiently severe to prevent further introduction of exotic species, like zebra mussels, into our waters? Such problems have cost us millions of dollars and the destruction of our indigenous species. Does this act provide for enforcing, policing and preventing the ballast water problem?

**M. Rysanek:** C'est exact. La consolidation a un avantage, c'est qu'on trouve tout dans le même document: les régimes sont intégrés et on peut s'y reporter facilement.

**Le sénateur Spivak:** Dans une loi récente sur l'environnement — dont le nom m'échappe — on trouve une disposition concernant les déversements. Est-ce que vous connaissez cette loi, qui concerne les substances toxiques? On y trouve une disposition concernant les déversements faits par les navires et la disposition est assortie de pénalités.

Y a-t-il un rapport entre les deux lois? Est-ce que vous en avez tenu compte? Il y a dans le projet de loi S-17 une disposition concernant également la pollution.

**M. Rysanek:** Malheureusement, sénateur, je ne connais pas la loi dont vous parlez.

**Le sénateur Spivak:** La disposition concerne les navires.

**M. Rysanek:** Dans la Loi sur la responsabilité en matière maritime, il est question de responsabilité civile, et non pas de pénalités.

**Le sénateur Spivak:** C'est précisément pour cela que je pose ma question.

**M. Rysanek:** Je ne connais pas la loi dont vous parlez. Je sais qu'une disposition du projet de loi S-17 établit un rapport entre la Loi sur la responsabilité en matière maritime et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. On y précise que les propriétaires de navire ne peuvent pas être poursuivis pour dommages en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement s'ils sont régis par la présente loi. Voilà le rapport entre les deux.

**Le sénateur Spivak:** Je m'en souviens. À l'époque, on a prévu certaines exemptions, que certains d'entre nous n'ont pas trouvé très satisfaisantes, mais je sais que la loi a poursuivi sa progression. Dans la législation canadienne concernant les toxines, on trouve des pénalités en cas de déversements à partir des bateaux à moteur et des navires. Est-ce que le projet de loi S-17 s'applique également à ces déversements? Est-ce qu'il y a chevauchement entre les deux lois? Est-ce dans l'autre loi ou dans celle-ci qu'on trouve les pénalités les plus lourdes?

Je pose cette question à dessein, car la pollution dans nos lacs atteint des niveaux très graves, particulièrement à cause des embarcations personnelles qui provoquent différentes sortes de pollution. Peut-être pourriez-vous étudier la question et nous faire parvenir votre réponse. Je sais que cette loi prévoit des pénalités en cas de déversement à partir des bateaux.

En ce qui concerne les eaux de ballast, je ne me souviens pas des dispositions où il en est question dans la Loi sur la marine marchande du Canada, mais est-ce que les pénalités sont suffisamment fortes pour prévenir l'introduction d'espèces exotiques dans nos eaux, comme la moule zébrée? Les problèmes de ce genre nous coûtent des millions de dollars et entraînent la destruction de nos espèces indigènes. Est-ce que la loi prévoit des mesures de surveillance pour prévenir les problèmes causés par les eaux de ballast?

**Mr. Gauthier:** Senator, the short answer to that question, as well as the previous one you asked, because they are related, is that this statute in no way addresses that issue. This is a civil liability statute.

Take the example of someone who suffers personal damage from air pollution. If you were injured by a puff of some chemical from a ship, then you would take action and the shipowner would be able to exercise rights under this act. However, if a rule were violated by that emission, that would lead to a penalty in either the regulatory or the quasi-criminal sphere, but it would not involve civil liability. It would be — let us call it criminal liability for sake of simplicity, although it is not quite criminal.

In any event, these are very different subjects. This statute will deal with the financial consequences of a tort or a wrong, whereas you are describing an event relating to the imposition of penalties — fines, perhaps even jail, or things of that nature — for the violation of a particular rule.

Those provisions for ships are found either in the Canada Shipping Act or in the CEAA, I believe.

**Senator Spivak:** So it would be the Canadian Environmental Assessment Act and not the Canadian Environmental Protection Act.

**Mr. Pageot:** The Department of Transport has organized itself to put a separation between the economic regulatory issue — the civil regime, the registration, and the economic aspects of shipping that are covered by the bill — and the Coast Guard and the Department of Fisheries and Oceans and our own Marine Safety, which handle the more technical issues.

For example, you raised important issues on engine emissions, containment tanks and the disposal of waste waters. We are reviewing with the industry the issue of waste water by ships. The state of Michigan is proposing legislation. Ontario is looking at its options. An international joint commission regime deals with disposal of waters. These are very important issues. The solutions to some of these issues will probably be quite technical. A new containment tank may be designed for the ships. Stations may be built along the shores to unload the old waters or new manufacturers' emissions standards may be designed.

Because of the nature of the problems, we are keeping the technical aspects under a different regime to be handled under the Canada Shipping Act or by the Coast Guard under the Canadian Environmental Protection Act. We do not mix that up with the commercial tools that we have in this bill.

**Senator Spivak:** I understand that completely. I am speaking of enforcement and penalty only. That is what I am talking about. You have here liability and compensation for pollution. Are you

**M. Gauthier:** Pour répondre brièvement à votre question, sénateur, ainsi qu'à la question précédente, puisqu'elles sont connexes, la présente loi n'aborde absolument pas cette question. Il s'agit d'une loi sur la responsabilité civile.

Prenons l'exemple de quelqu'un qui subit un préjudice personnel à cause de la pollution de l'air. Une personne qui subit un préjudice en absorbant des produits chimiques libérés par un navire peut tenter des poursuites et le propriétaire du navire pourrait exercer des droits dans le cadre de la loi. Cependant, si l'émission des substances en question contrevient à une règle, une pénalité prévue dans la réglementation ou dans le domaine quasi criminel pourra s'appliquer, mais il ne sera plus question de responsabilité civile. Disons, pour simplifier, qu'il y aura responsabilité criminelle, même si ce n'est pas tout à fait du domaine criminel.

Quoi qu'il en soit, ce sont deux domaines tout à fait différents. La présente loi concerne les conséquences financières du tort causé, alors que vous parlez d'un événement concernant l'imposition d'une pénalité — une amende ou peut-être même une peine de prison — pour infraction à une règle.

Les dispositions pénales concernant les navires se trouvent soit dans la Loi sur la marine marchande du Canada, soit dans la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, je crois.

**Le sénateur Spivak:** Ce serait donc la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, et non pas la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

**M. Pageot:** Le ministère des Transports s'est organisé pour séparer les questions de réglementation économique, c'est-à-dire le régime civil, l'enregistrement et les aspects économiques de la marine marchande qui sont régis par ce projet de loi, et les questions concernant la Garde côtière, le ministère des Pêches et des Océans et notre propre sécurité maritime, qui sont des questions plus techniques.

Vous avez soulevé des questions importantes concernant les déversements provenant des moteurs, les réservoirs de confinement et l'évacuation des eaux usées. Nous sommes en train d'étudier la question des eaux usées des navires avec les responsables de la marine marchande. L'État du Michigan a un projet de loi à ce sujet. L'Ontario envisage différentes options. La Commission mixte internationale a établi un régime concernant l'évacuation des eaux. Ce sont là des questions très importantes. Leurs solutions sont sans doute très techniques. On pourrait concevoir un nouveau réservoir de confinement pour les navires. On pourrait construire sur les côtes des stations d'épuration où les eaux usées pourraient être déchargées, et on pourrait imposer de nouvelles normes de déversement aux fabricants.

À cause de la nature des problèmes, nous traitons les aspects techniques en vertu d'un régime différent qui relève de la Loi sur la marine marchande du Canada, de la Garde côtière ou de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Nous évitons de mélanger ces événements aux outils commerciaux qui sont prévus dans ce projet de loi.

**Le sénateur Spivak:** Je le comprends tout à fait. Je ne parle ici que des mesures d'application de la loi et des pénalités. Voilà ce dont je parle. Il est ici question de responsabilité et



saying that civil liability is covered here and criminal liability is covered elsewhere? Is that the simple answer?

**Mr. Gauthier:** Yes, that is the simple answer.

**Senator Spivak:** Why?

**Mr. Gauthier:** It is in the same house, of course, as Mr. Pageot will explain. All this legislation belongs to the Department of Transport, which has sought to organize it in a certain way. The Canada Shipping Act, for example, would address the example you have given of oil in the water. That is an illegal discharge that may violate an international treaty and that certainly violates domestic law. The penalties are very high and are found in a part of the Canada Shipping Act.

**Senator Spivak:** Are those the criminal provisions?

**Mr. Gauthier:** Those are the criminal, quasi-regulatory provisions.

**Senator Spivak:** The civil remedies are found in here?

**Mr. Gauthier:** Correct.

**Senator Spivak:** For the same action, can there be both civil and criminal liabilities?

**Mr. Gauthier:** Most assuredly, yes.

**Senator Spivak:** For one incident, you might have two different actions going on?

**Mr. Gauthier:** Yes.

**Senator Roberge:** In my estimation, this legislation is not contentious, but it is unfortunate that it arrived so late. We signed the Athens Protocol many years ago.

Regarding your housekeeping matters, you say that, between 1983 and 1985, Orders in Council were made through incorrect procedures to raise the pilotage fees. How could that happen? Secondly, what are the procedures in your department to prevent that situation from recurring? Were the Orders in Council ever submitted to the review of the joint commission on regulations and statutory documents? If not, why not?

I guess the same questions could also apply to the Laurentian pilotage error that occurred in 1992.

**Mr. Pageot:** Everyone acted in good faith on these issues. With respect to pilotage, you should remember that the domestic shipping industry, during the review of the Marine Act, was aggressively pursuing a debate on pilotage and eventually appealed some of the rates. We went to the Governor in Council to implement a rate increase of 8.9 per cent rather than 10 per cent. That was probably a first in terms of modifying a recommendation. They ended up collecting the extra fees right away, and eventually we realized that, under the Pilotage Act — or perhaps it was the National Transportation Act; I would have to

d'indemnisation en cas de pollution. Est-ce que vous voulez dire que la responsabilité civile est abordée ici alors que la responsabilité pénale serait abordée ailleurs? Est-ce là votre réponse?

**M. Gauthier:** Oui, c'est la réponse.

**Le sénateur Spivak:** Pourquoi?

**M. Gauthier:** Tout se passe au même endroit, évidemment, comme M. Pageot va vous l'expliquer. Toute cette législation relève du ministère des Transports, qui a entrepris de l'organiser d'une certaine façon. Par exemple, la Loi sur la marine marchande du Canada s'applique à l'exemple de déversement de pétrole que vous avez évoqué. Il s'agit d'un déversement illégal qui peut être contraire à un traité international et qui, manifestement, constitue une infraction à la législation canadienne. Les pénalités sont très lourdes et elles figurent dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

**Le sénateur Spivak:** S'agit-il de dispositions pénales?

**M. Gauthier:** Ce sont des dispositions pénales et quasi réglementaires.

**Le sénateur Spivak:** Les recours civils figurent dans le projet de loi S-17, n'est-ce pas?

**M. Gauthier:** C'est exact.

**Le sénateur Spivak:** Les responsabilités civile et pénale peuvent-elles être engagées pour une même action?

**M. Gauthier:** Absolument.

**Le sénateur Spivak:** Est-ce que pour le même incident, on peut intenter deux actions différentes?

**M. Gauthier:** Oui.

**Le sénateur Roberge:** À mon avis, cette loi ne prête pas à controverse, mais il est dommage qu'elle arrive si tard. Il y a des années que nous avons signé le protocole d'Athènes.

En ce qui concerne les questions administratives, vous dites qu'entre 1983 et 1985, on a pris des décrets du conseil en vertu de procédures incorrectes pour augmenter les droits de pilotage. Comment une telle chose a-t-elle pu se produire? Deuxièmement, quelles mesures a-t-on prises dans votre ministère pour éviter qu'une telle situation ne se reproduise? Ces décrets du conseil ont-ils été soumis au contrôle du comité mixte des règlements et des textes réglementaires? Dans la négative, pourquoi?

On pourrait poser les mêmes questions, je suppose, à propos de l'erreur concernant les droits de pilotage sur le Saint-Laurent qui s'est produite en 1992.

**M. Pageot:** Tout le monde a agi de bonne foi sur ces questions. En ce qui concerne les droits de pilotage, vous vous souvenez que lors de la refonte de la loi maritime, la marine marchande canadienne a vigoureusement contesté les droits de pilotage et a obtenu la suppression de certains d'entre eux. Nous nous sommes adressés au gouverneur en conseil pour demander une augmentation de tarif de 8,9 p. 100, et non de 10 p. 100. C'était sans doute une première en matière de modification d'une recommandation. En définitive, les droits supplémentaires ont été perçus immédiatement et on s'est rendu compte par la suite



check — they had to give proper notice. However, these were done in good faith.

In the meantime, we have had two reviews on pilotage. One was conducted under the Marine Act, which was passed a few years ago, and another was just terminated last fall by the National Transportation Agency and will provide better dialogue on some of the issues. We are very hopeful that there will be no repetition of previous mistakes.

The same holds true for the ports. We now have 17 major ports established under independent port authorities with delegation of pricing issues and so on. Fundamentally, correcting the errors in legislation is probably cheaper than instituting a retroactive mechanism for reimbursement, when the files for thousands of vessels are not even properly available many years later.

I do not have much information on what we could have done three or four years ago, but those circumstances were such that honest mistakes are just now being corrected.

**Senator Roberge:** I understand how an honest mistake can occur; it can happen to anyone, but what are you doing to change your procedures in order to ensure that mistakes do not reoccur?

**Mr. Pageot:** With respect to pilotage, I could check with my colleagues, but the regime we have now is much more cordial because we had the review last fall and review mechanisms have been discussed. As to mistakes at the ports, I do not think they can be repeated, because the autonomy of the ports, the rate-setting and harbour use is such that you would no longer have to deal with the Governor in Council. With the pilotage reform, now that we have a much better dialogue established with the industry, we seem to have a much more cooperative approach between industry and the pilotage authorities. We should be able to prevent a recurrence of appeals and so on.

I guess the mechanism we have is that, in reviewing the business plans of pilotage authorities and reviewing their pricing recommendations, we just exercise much more vigilance, which is possible under the current regime because it is much more cooperative.

**Senator Adams:** My question is about marine liability. In my area, we have many small business that deal in tourism. I want to find out a bit more about tickets. There may be only four or five people that go whale watching. As you may know, there was an accident in which a boat was destroyed. The owner survived, but other people died. Americans especially like to sue people. Has the system changed as far as liability and lawsuits are concerned?

qu'aux termes de la Loi sur le pilotage — ou c'était peut-être la Loi sur les transports nationaux; il faudrait que je vérifie — le ministère aurait dû donner un préavis. Mais tout cela a été fait de bonne foi.

Entre-temps, le pilotage a fait l'objet de deux études. La première a été effectuée en vertu de la loi maritime, qui a été adoptée il y a quelques années, et l'autre, que l'Office des transports du Canada a achevée l'automne dernier seulement, assurant un meilleur dialogue sur certaines des questions qui se posent. Nous avons bon espoir que les erreurs du passé ne se reproduiront pas.

Il en est de même pour les ports. Nous comptons maintenant 17 grands ports qui sont administrés par des autorités portuaires indépendantes ayant des pouvoirs délégués, notamment pour ce qui est de la tarification. Essentiellement, il en coûte sans doute moins cher de corriger les lacunes législatives que de mettre sur pied un mécanisme de remboursement rétroactif, étant donné que, quand on en a besoin bien des années plus tard, il est impossible de retrouver des dossiers convenables pour des milliers de navires.

Je ne sais pas trop ce que nous aurions pu faire il y a trois ou quatre ans, mais les circonstances étaient telles que c'est seulement maintenant que nous sommes en mesure de corriger des erreurs qui ont été commises de bonne foi.

**Le sénateur Roberge:** Je comprends qu'on puisse commettre une erreur de bonne foi; personne n'est à l'abri de telles erreurs, mais quelles modifications apporterez-vous à vos procédures pour éviter que de nouvelles erreurs ne soient commises?

**M. Pageot:** Pour ce qui est du pilotage, je pourrais consulter mes collègues, mais le régime que nous avons maintenant est bien plus convivial à cause de l'étude que nous avons faite l'automne dernier et des discussions que nous avons eues sur les mécanismes d'examen. Quant aux erreurs commises aux ports, je ne crois pas qu'elles puissent se reproduire, car les ports sont maintenant administrés de façon autonome, tant pour la tarification que pour l'utilisation, si bien qu'il n'est plus nécessaire de passer par le gouverneur en conseil. Grâce à la réforme du pilotage, nous avons maintenant un bien meilleur dialogue avec l'industrie, et il semble qu'il y ait beaucoup plus de collaboration entre l'industrie et les administrations de pilotage. Nous devrions pouvoir éviter de nouveaux appels et d'autres problèmes semblables.

C'est que, dans l'examen que nous faisons des plans d'entreprises et des propositions de tarification des administrations de pilotage, nous faisons simplement preuve d'une plus grande vigilance, ce qui est devenu possible grâce au nouveau régime beaucoup plus axé sur la collaboration.

**Le sénateur Adams:** Ma question concerne la responsabilité en matière maritime. Dans ma région, nous avons beaucoup de petites entreprises touristiques. Je veux en savoir un peu plus au sujet des billets. Les bateaux qui font l'observation des baleines comptent parfois seulement quatre ou cinq passagers. Comme vous le savez peut-être, un de ces bateaux a été détruit à la suite d'un accident. Le propriétaire a survécu, mais d'autres personnes sont mortes. Les Américains aiment bien les poursuites. Le régime a-t-il changé en ce qui a trait à la responsabilité et aux poursuites?

**Mr. Rysanek:** From my standpoint, senator, I can certainly tell you that the scope of the regime will include all these vessels, definitely, regardless of the activity. Whale watching vessels are included. It will provide a basis of liability, which is not there at the moment. As you heard Mr. Gauthier say a moment ago, it will certainly disallow contracting liability, so it will be illegal to put any disclaimer on a ticket, obviously.

In terms of its application, it would certainly apply to all passengers on board, whether they are Canadian or American. I think the benefit here for the owner of a whale watching operation is that it provides predictability and a measure to assess exposure based on the capacity of the vessel and the frequency of operation and the number of trips and so on. It is not a one-sided approach to the benefit of the passengers only. The owners of the vessels are able to measure and assess exposure and hopefully obtain appropriate insurance against that liability. That is what we would expect prudent owners to do. That is the application, as I see it, to whale watching vessels.

I am not sure whether Mr. Gauthier would wish to add anything to the aspect of application to foreign tourists, particularly American tourists.

**Mr. Gauthier:** Well, no, I think your answer is fulsome. Whether the individual on board is an American or someone else, the Canadian law would apply. It is the same result if the whale watcher is a U.S. citizen or a Canadian. If it happens here, under our law, this regime will apply.

**Senator Adams:** We get many tourists in the North, both Canadians and Americans. There could be accidents involving rough water or ice or many other things, and people could die. Who has the responsibility? Is it the guide or the owner of the small business? Does that change? Should the tourist take out insurance before getting on the boat? I would like to know how that system would change.

**Mr. Rysanek:** The only thing that changes is that it is made absolutely clear as to what is the liability of the owner of the vessel, and it is up to him or her to seek appropriate insurance against that liability. That is the only thing that changes here. The passenger may have all kinds of insurance for all kinds of purposes, including perhaps going whale watching, but that is a private matter. The issue that is changing here is that the owner is now specifically liable up to a specific limit, and I would think a prudent owner had better insure against the limit.

**Senator Adams:** What would happen if the owner has insurance for only a few million dollars and the person sues for \$20 million?

**Mr. Rysanek:** The owner knows that each passenger can sue only up to a particular limit that is established in law.

**M. Rysanek:** Je peux certainement vous dire, sénateur, que la portée du régime est telle qu'il inclura tous ces bateaux, peu importe la nature de leur activité. Il inclura les bateaux utilisés pour les excursions d'observation des baleines. Il servira de fondement à la responsabilité en matière maritime, fondement qui n'existe pas à l'heure actuelle. Comme vous avez entendu M. Gauthier le dire tout à l'heure, il interdira assurément de faire porter la responsabilité à une tierce partie, si bien qu'il sera illégal d'inclure un désaveu de responsabilité sur le billet.

Le régime s'appliquerait à tous les passagers à bord d'un navire, qu'ils soient canadiens ou américains. L'avantage pour le propriétaire d'un bateau utilisé pour l'observation des baleines tient à la prévisibilité qu'il assure et au fait que le degré de risque puisse être évalué en fonction de la capacité du navire, de la fréquence de ses sorties, et cetera. Les passagers ne seront pas les seuls à bénéficier du nouveau régime. Les propriétaires des navires pourront mesurer et évaluer le degré de risque, et il est à espérer qu'ils pourront souscrire une assurance convenable, eu égard au risque. C'est ce que devraient faire les propriétaires prudents. Voilà comment le régime s'appliquerait aux bateaux utilisés pour l'observation des baleines.

Je ne sais pas si M. Gauthier a quelque chose à ajouter en ce qui a trait à l'application du régime aux touristes étrangers, notamment aux touristes américains.

**M. Gauthier:** À vrai dire, non. Votre réponse était complète. Que le passager soit américain ou d'une autre nationalité, la loi canadienne s'appliquerait. Le résultat serait le même que l'observateur de baleines soit américain ou canadien. Si l'incident se produit ici et qu'il est visé par notre loi, le régime s'appliquera.

**Le sénateur Adams:** Nous avons beaucoup de touristes qui viennent dans le Nord, tant des Canadiens que des Américains. Il pourrait y avoir des accidents causés par la houle ou la glace ou bien d'autres facteurs, et il pourrait en résulter des morts. À qui revient la responsabilité? Est-ce au guide ou au propriétaire de la petite entreprise? Y a-t-il un changement de ce côté-là? Le touriste devrait-il souscrire une assurance avant de s'embarquer? J'aimerais savoir en quoi le système actuel changerait.

**M. Rysanek:** Tout ce qui change, c'est qu'on précise de façon très claire quelle est la responsabilité du propriétaire du navire, et c'est à lui d'obtenir l'assurance qui convient au degré de risque. C'est la seule chose qui change ici. Le passager peut avoir toutes les assurances qu'il veut pour toutes les éventualités possibles, y compris pour l'observation des baleines, mais c'est là une décision qui lui appartient. Ce qui change ici, c'est que le propriétaire est maintenant expressément responsable jusqu'à une certaine limite, et il me semble que le propriétaire prudent aurait intérêt à souscrire une assurance en fonction de la limite fixée.

**Le sénateur Adams:** Qu'arriverait-il si le propriétaire avait une assurance de quelques millions de dollars seulement et qu'il était poursuivi pour 20 millions de dollars?

**M. Rysanek:** Le propriétaire sait que chacun de ses passagers ne peut le poursuivre que jusqu'à concurrence de la limite fixée par la loi.



If a whale watching vessel has a capacity of 10 passengers, and the limit per capita is approximately \$350,000 Canadian, the owner would be well-advised to have a minimum insurance of \$3.5 million. That is how the system should work.

**Senator Furey:** My question follows somewhat on Senator Roberge's, but it pertains to an issue that Senator Angus raised in the chamber in his reply to the bill when he referred to the retroactivity of Part 7. As legislators, honourable senators, we all know that the mere mention of retroactivity conjures up all sorts of draconian images. My question, therefore, would probably be best put to Mr. Gauthier.

I am wondering what impact, if any, this will have on the current users of the former Canada Ports Corporation and the Laurentian Pilotage Authority?

**Mr. Gauthier:** I do not know a great deal about Part 7. I would be the first to admit that. However, as I understand it, concerns had been raised with the standing joint committee to the effect that these charges had been unlawfully levied. In order to set the record straight, this device has been chosen here in Part 7 of the MLA to, in effect, as you quite rightly described it, retroactively validate procedures and practices that are considered by the standing joint committee as inappropriate or unlawful. It is to meet that particular request that this legislation is being brought forward. It will wipe the slate clean, so to speak, within the confines of what is being retroactively repaired, and definitely not something outside that. It does have four squares, if I can put it that way.

**Senator Furey:** It would indeed be safe to say, then, that there is no impact on current users with respect to this legislation, that it is really meant, even though retroactive, to correct only technical errors.

**Mr. Gauthier:** That is correct.

**Mr. Pageot:** If I may add to that, the figures I have are from the 1980s and are of the amounts collected over a few years by a variety of ports, like Vancouver or Montreal or other ports. The total amount comes to \$1.5 million, but that is spread over many ports — some run by the old Canada Ports Corporation and some run by Crown companies.

In the case of pilotage, the fees for the Laurentian Pilotage are in the order of \$450,000. Reimbursing those sums of \$2 million would create technical problems, because now that we have modified the port regime we no longer have a secretariat that would know which users were which.

In the case of pilotage, after two or three reviews of pilotage you would have a shortfall in a Crown company that has in its legislation a requirement to be self-sufficient. We are not overly happy to use a legislative mechanism, but the other mechanism would create some hardships for one Crown company and would

Si le bateau utilisé pour l'observation des baleines peut accueillir 10 passagers et que la limite par passager est d'environ 350 000 \$ canadiens, le propriétaire aurait intérêt à souscrire une assurance minimale de 3,5 millions de dollars. C'est ainsi que le régime devrait fonctionner.

**Le sénateur Furey:** Ma question fait suite en quelque sorte à celle du sénateur Roberge, mais elle rejoint une question que le sénateur Angus a soulevée à la Chambre, dans la réponse qu'il a faite au projet de loi, quand il a parlé de l'effet rétroactif de la partie 7. En notre qualité de législateurs, honorables sénateurs, nous savons tous que le simple fait de parler de rétroactivité évoque une foule de scénarios cauchemardesques. Ainsi, c'est sans doute à M. Gauthier que je devrais poser ma question.

Je me demande quelles seront les répercussions, si tant est qu'il y en a, pour les usagers actuels des services de l'ancienne Société canadienne des ports et de l'Administration de pilotage des Laurentides?

**M. Gauthier:** Je n'ai pas une connaissance intime de la partie 7. Je serais le premier à l'admettre. D'après ce que j'en sais, cependant, des préoccupations avaient été soulevées devant le comité mixte permanent au sujet du fait que les frais en question avaient été imposés illégalement. Pour rétablir la situation, on a donc décidé d'inclure dans la partie 7 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime, comme vous l'avez dit à juste titre, des dispositions visant à valider rétroactivement des procédures et des pratiques que le comité mixte permanent avait jugées inacceptables ou illégales. C'est là le but de ces mesures législatives. Elles permettront de remettre les pendules à l'heure et d'effacer, en quelque sorte, ce qu'on corrige rétroactivement, sans plus. L'effet rétroactif est quand même limité.

**Le sénateur Furey:** On peut donc raisonnablement supposer qu'il n'y aura pas de répercussions pour les usagers actuels, que la loi vise seulement, malgré son implication rétroactive, à corriger des erreurs d'ordre technique.

**M. Gauthier:** C'est juste.

**M. Pageot:** Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, les chiffres que nous avons remontent aux années 80 et il s'agit des montants perçus sur une période de plusieurs années à divers ports, comme ceux de Vancouver et de Montréal. Le montant total est de 1,5 million de dollars, mais il est réparti entre beaucoup de ports — dont certains étaient administrés par l'ancienne Société canadienne des ports et d'autres, par des sociétés d'État.

Dans le cas du pilotage, les frais perçus par l'Administration de pilotage des Laurentides s'élèvent à quelque 450 000 \$. S'il fallait rembourser ces deux millions de dollars, cela créerait des problèmes techniques, parce que maintenant que le régime d'administration portuaire a été modifié, nous n'avons plus de secrétariat qui serait en mesure de nous dire quels étaient les usagers.

Dans le cas du pilotage, après deux ou trois examens du pilotage, nous nous retrouverions avec une société d'État qui aurait un manque à gagner alors que sa loi habilitante exige qu'elle soit financièrement autonome. Nous ne nous réjouissons pas à l'idée d'utiliser un mécanisme législatif, mais l'autre



create an impossible situation now that the old Canada Ports Corporation is closed.

In any case, as soon as the individual ports or groups involved were aware of the technical error, it was dealt with — and the error was not big in the case of ports. The GIC used to set the rates. When we got a new regime we had a new Crown corporation established and they were setting the rates, but it had to be endorsed by the GIC, and what happened was that they just used the old form, which existed in the days of the National Harbour Board, and realized only after the fact that they had not used the proper form and so were in a technical mistake.

We apologize for using that mechanism, which is not our preferred tool, but we have an involvement here and a situation that is such that we are in difficulty if we try to resolve the issue in another way.

**Senator Furey:** Thank you very much.

**Senator Perrault:** Madam Chairman, we appear to have come a long distance between the days of the *Titanic* and the *Empress of Ireland*, where the settlements were outrageously unjust according to counsel on those disasters. We seem to be making progress.

I live on the West Coast and we feel particularly vulnerable to accidents on the sea. We have one of the most prosperous cruise ship industries in Canada and it is good for the whole country that that revenue keeps on pouring in. Therefore, we have a vested interest in keeping those waters safe and protecting the passengers on the ships that ply the waters.

Is there a specific improvement over the status quo with this new legislation as far as passenger safety is concerned and the liability of the various cruise companies?

**Mr. Rysanek:** Certainly, I would think from the standpoint of passengers that this is a major improvement, because in case of an accident today they are looking at a blank cheque, if I may put it that way. There is nothing in law that would indicate what they are entitled to, so it is a major step forward.

**Senator Perrault:** There is some certainty established.

**Mr. Rysanek:** There is certainty, yes. In terms of the issue of safety, which you mentioned, this legislation does not deal with safety per se, but, as with any liability regime, there is a powerful incentive for safety. We would certainly think that shipowners, large and small, will be very careful.

**Senator Perrault:** You are suggesting that, if a shipping company were to install double-hauled vessels, they might have a lower premium for their insurance. Is that the case?

**Mr. Rysanek:** Again, when it comes to the question of cost of insurance or the effect on the cost of insurance I would defer to industry witnesses who will appear before you. I think that would be a very proper question to ask them. As I believe Mr. Pageot said earlier, it is always a matter of record. If the loss experience

possibilité entraînerait des difficultés financières pour une société d'État et créerait une situation impossible puisque l'ancienne Société canadienne des ports n'existe plus.

Toujours est-il que, dès que les ports ou les groupes en cause se sont rendu compte de cette erreur technique, ils ont pris les mesures qui s'imposaient — et l'erreur n'était pas énorme dans le cas des ports. Autrefois, c'est le gouverneur en conseil qui établissait les tarifs. Avec le nouveau régime, une nouvelle société d'État a été créée qui a été chargée de fixer les tarifs, mais ces tarifs devaient être approuvés par le gouverneur en conseil. Ce qui est arrivé, c'est qu'on s'est simplement servi de l'ancien formulaire, celui qui existait à l'époque du Conseil des ports nationaux, et qu'on s'est rendu compte seulement après que ce n'était pas le bon formulaire, d'où l'erreur technique.

Nous nous excusons de passer par cette voie-là, qui n'est pas celle que nous préférons, mais nous devons faire quelque chose et la situation est telle qu'elle nous causera des difficultés si nous essayons de régler le problème d'une autre façon.

**Le sénateur Furey:** Merci beaucoup.

**Le sénateur Perrault:** Madame la présidente, nous semblons être loin de l'époque du *Titanic* et de l'*Empress of Ireland*, où ces catastrophes ont donné lieu à des indemnités scandaleusement injustes d'après les avocats. Nous semblons avoir fait des progrès.

Je vis sur la côte Ouest et, là-bas, nous nous sentons particulièrement vulnérables face aux accidents en mer. Nous avons une des industries de navires de croisière des plus prospères au Canada, et c'est bien pour le pays tout entier que ces recettes continuent à affluer. Par conséquent, nous avons tout intérêt à assurer la sécurité en mer et à protéger les passagers qui prennent place à bord des navires.

La nouvelle loi est-elle une amélioration par rapport au statu quo en ce qui a trait à la sécurité des passagers et à la responsabilité des excursionnistes?

**M. Rysanek:** Assurément, du point de vue des passagers, c'est une importante amélioration, car à l'heure actuelle, ils ne savent pas à quoi ils ont droit comme indemnisation en cas d'accident. Il n'y a aucune mention dans la loi du montant auquel ils auraient droit, si bien que la nouvelle loi constitue un progrès important.

**Le sénateur Perrault:** Elle établit une certaine certitude.

**M. Rysanek:** Oui, elle apporte une certaine certitude. En ce qui a trait à la question de la sécurité dont vous avez parlé, la loi ne traite pas de la sécurité en tant que telle, mais le régime, comme n'importe quel autre régime de responsabilité, constitue une incitation considérable à la sécurité. Nous pensons bien que les propriétaires de navires, gros ou petits, seront très prudents.

**Le sénateur Perrault:** Vous dites que l'entreprise maritime qui munirait ses navires de deux coques pourrait avoir droit à des primes d'assurance moins élevées. Est-ce bien le cas?

**M. Rysanek:** Je le répète, pour toutes les questions concernant le coût de l'assurance ou l'effet sur le coût de l'assurance, je préfère m'en remettre aux témoins de l'industrie qui viendront témoigner devant vous. Il me semble que c'est là une question tout indiquée pour eux. Je crois que M. Pageot l'a dit tout à

is good, certainly that would have a positive effect on the premiums in the future.

**Senator Perrault:** You may recall that in Alaska there was a disastrous oil spill, with all the problems that that involved. Well, now there is talk of drilling for oil on Canada's West Coast, where there are indications, without question, of oil deposits. Ships will be stationed out there drilling on site. I think we discussed that earlier. There will be an exemption. Can you describe what that exemption entails? Does the program apply to the men and women working on those platforms which they establish for drilling?

**Mr. Rysanek:** Again, here we are dealing with accidental pollution as a starting point. The exemption to which Mr. Pageot referred in his opening remarks deals with operations that involve drilling ships when they are in a stationary mode, in which case we are not talking about transportation.

**Senator Perrault:** We are talking about platforms in this case.

**Mr. Rysanek:** That is right. The modification that we are introducing in this bill is to catch up with new technology — something called floating storage units and offshore platforms, which could be a ship or a box holding oil. We are saying here in the act that, just as in the case of a drilling ship, this law does not apply to those platforms when they are stationary. However, when they move as a ship the law applies and the liability applies, and that follows international law.

**Senator Perrault:** Technology has developed in that direction.

**Mr. Rysanek:** Exactly, and we must catch up with that technology.

[Translation]

**Senator Maheu:** The department has not seen the need to review this Act for almost 40 years. A few moments ago when Mr. Rysanek said, in answer to a question, that owners of small vessels will have to buy liability insurance, I had the impression that they would be obliged to buy it regardless of its cost. Now there are many many small businesses in Canada, particularly along the Saguenay River, offering low-budget cruises. You did not think about what this would cost them. The notion of letting insurance companies and business people find ways of paying their costs is just great, but in my view, after 40 years, you could have thought about the costs this move would entail for small business. Do you have any comments?

[English]

**Mr. Rysanek:** Thank you, senator, for your question, which is critical. I agree with you that it is a very important point. We considered it carefully and at length. At the starting point, which I wish to stress, the legislation does not include a compulsory insurance provision. If I have left that impression, I apologize. What we are saying here is that we legislate the liability but leave

l'heure, tout dépend de la feuille de route antérieure. Si les antécédents du risque sont bons, il y aura certainement un effet favorable sur les primes futures.

**Le sénateur Perrault:** Vous vous souviendrez peut-être de ce déversement de pétrole catastrophique en Alaska et de tous les problèmes qui y étaient associés. Voilà maintenant qu'il est question de faire du forage pétrolier sur la côte ouest du Canada, où il semble sûr qu'on trouve des gisements de pétrole. Il y aura des navires stationnés là en train de forer. Je crois que nous en avons parlé tout à l'heure. Il y aura une exemption. Pouvez-vous nous décrire les détails de cette exemption? Le programme s'appliquera-t-il aux hommes et aux femmes qui travailleront sur ces plates-formes qui seront stationnées là pour faire le forage?

**M. Rysanek:** Encore là, il s'agit de pollution accidentelle. L'exemption dont M. Pageot a parlé dans son exposé préliminaire vise les opérations des navires de forage quand ils sont en mode stationnaire, auquel cas il ne s'agit pas de transport.

**Le sénateur Perrault:** Il s'agit donc de plates-formes dans ce cas-ci.

**M. Rysanek:** C'est juste. La modification que nous proposons dans le projet de loi vise à tenir compte de la nouvelle technologie, de ce qu'on appelle les unités flottantes de stockage et les plates-formes hauturières, qui pourraient désigner un navire ou un contenant destiné à stocker les hydrocarbures. Nous disons dans la loi que tout comme dans le cas d'un navire de forage, la loi ne s'applique pas à ces plates-formes lorsqu'elles sont stationnaires. Cependant, quand elles se déplacent comme un navire, elles sont visées par la loi et par le régime de responsabilité, ce qui est conforme au droit international.

**Le sénateur Perrault:** C'est ainsi que la technologie a évolué.

**M. Rysanek:** Exactement, et il faut tenir compte de ces progrès technologiques.

[Français]

**Le sénateur Maheu:** Cela fait tout près de 40 ans que le ministère n'a pas cru bon de reviser la loi. Lorsque M. Rysanek a répondu à une question un peu plus tôt que les propriétaires des petits navires seront obligés d'acheter l'assurance responsabilité, j'ai eu l'impression que peu importe ce que cela leur coûtera, ils devront l'acheter. Compte tenu du nombre de petites entreprises que nous avons au pays, surtout celles sur les rives du Saguenay, par exemple, qui offrent des croisières à prix modique, vous n'avez pas pensé ce que cela peut leur coûter. C'est bien beau de laisser aux compagnies d'assurance et à l'entrepreneur de trouver les moyens de payer les coûts, mais je trouve qu'après 40 ans vous auriez pu penser à l'ensemble des coûts que cela entraînera pour nos PME. Pourriez-vous faire des commentaires là-dessus?

[Traduction]

**M. Rysanek:** Merci, sénateur, pour cette question qui est d'une importance critique. Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il s'agit là d'un point très important. Nous l'avons examiné attentivement et de façon approfondie. Je dirais au départ, et je veux bien insister là-dessus, que la loi ne contient pas de disposition prévoyant une assurance obligatoire. Si c'est



the insurance to the owners. We hope prudent owners will insure. We hope prudent owners will look at the liability and see how best to protect themselves, but they are not compelled to do it.

Some of the small shipowners, I can tell you from our experience, and since that is the particular emphasis of your question, operate their ships as if they were personal cars. Some of the liability insurance that they obtain to carry 15 or 20 people on board provides less insurance than I have on my personal car in terms of liability insurance.

There is a time for reflection at some point to see where the public protection stands and what it involves. We have had long discussions with the associations, particularly with small owners and their representative association. That is where most of these concerns arose. We are taking a gradual approach, as I see it. We are starting from zero, from a common practice of contracting out liability, introducing liability, but not going all the way to also introducing compulsory insurance.

It was on that basis that the association was able to give support to the legislation or at least not to object to the legislation.

Some owners may not insure. That is the best response I can give. Some owners may not insure. Some may ignore the legislation.

**Senator Maheu:** I read somewhere or had it pointed out to me that the maximum limit of liability on a small vessel is \$350,000. Is that the zephyr that you get in the Saguenay region? If a father were killed on that boat and left a few children behind, I think \$350,000 would be an insult. Why is the limit so low? Our courts are not known for going to the maximum. You could put in \$50 million and they would not necessarily go to that amount. It is not a habit in Canada to go to the maximum. So why put it as low as \$350,000? It sounds like a lot of money, but it is not to a father of a family when it is divided among all of the dependants.

**Mr. Rysanek:** That is a tough question. The regime we are bringing forward seeks to bring some form of protection for the Canadian public, moving from the 19th century to the 21st century. It is based on an international convention which Canada would aspire to ratify in due course. That convention establishes a uniform regime in terms not only of the rules of liability but also of the amounts of liability.

This \$350,000 figure you mentioned is a conversion of the amount in the convention; that is quite correct. In some cases, it may not be enough. I do not know whether there is any amount that is enough. It is a balancing act between a form of protection, or protectability, and the grounds on which you receive the protection, and, at the same time making shipping still

l'impression que je vous ai donnée, je vous demande de m'en excuser. Nous disons ici que nous légiférons la responsabilité, mais que nous laissons aux propriétaires le soin de prendre de l'assurance. Nous espérons que les propriétaires prudents vont s'assurer. Nous espérons qu'ils évalueront leur degré de risque et décideront de la meilleure façon de se protéger, mais ils n'y sont pas contraints.

Certains des petits propriétaires de navire, je peux vous le dire par expérience — puisque c'est là l'essentiel de votre question — exploitent leurs navires comme s'il s'agissait de véhicules personnels. Dans certains cas, ils prennent de 15 à 20 personnes à bord et leur assurance responsabilité est moindre que celle que j'ai pour ma voiture.

À un moment donné, il faut réfléchir à la protection du public et à ce qu'elle comporte. Nous avons eu de longues discussions avec les associations, notamment avec les petits propriétaires et l'association qui les représente. C'est surtout eux qui avaient des préoccupations. Il me semble que nous avons opté pour une démarche graduelle. Nous partons de zéro, d'une situation où il est pratique courante de faire porter la responsabilité à une tierce partie, pour prévoir une certaine responsabilité, sans toutefois aller jusqu'à obliger les propriétaires à prendre une assurance.

C'est ce qui a fait que l'association a pu donner son appui au projet de loi ou à tout le moins ne pas s'y opposer.

Certains propriétaires pourraient ne pas prendre d'assurance. C'est tout ce que je peux vous donner comme réponse. Certains propriétaires pourraient ne pas prendre d'assurance. Certains pourraient ne pas tenir compte de la loi.

**Le sénateur Maheu:** J'ai lu quelque part ou quelqu'un m'a fait remarquer que la responsabilité maximale pour un petit navire est de 350 000 \$. C'est là tout ce qu'on obtient dans la région du Saguenay? Ce montant de 350 000 \$ serait une insulte pour le père qui serait tué à bord du bateau et qui laisserait quelques enfants dans le deuil. Pourquoi le montant maximal est-il si peu élevé? Nos tribunaux n'ont pas l'habitude d'opter pour le maximum. Vous pourriez fixer le maximum à 50 millions de dollars, sans qu'il soit nécessairement imposé par les tribunaux. On n'a pas l'habitude au Canada d'imposer le montant maximal. Pourquoi donc avoir fixé le maximum aussi bas? C'est beaucoup d'argent à première vue, 350 000 \$, mais pas pour un père de famille, quand le montant doit être divisé parmi toutes ses personnes à charge.

**M. Rysanek:** La question est difficile. Le régime que nous proposons vise à assurer au public canadien une certaine protection, à nous faire passer du XIX<sup>e</sup> au XXI<sup>e</sup> siècle. Le régime tire son fondement d'une convention internationale que le Canada souhaite ratifier au moment opportun. Cette convention crée un régime uniforme sur le plan non seulement des règles de responsabilité, mais aussi des montants.

Ce montant de 350 000 \$ que vous évoquez, est bien le montant, converti, qui se trouve dans la convention. Le montant pourrait, dans certains cas, ne pas être suffisant. Je ne sais toutefois s'il y a un montant dont on pourrait dire qu'il serait suffisant. Il s'agit de trouver un juste milieu entre une forme quelconque de protection et les motifs pour lesquels on aurait



commercially viable. There is a balancing between the interests of shipowners and the interests of passengers.

If it is of any help, I can tell you that as the convention has been developed by the International Maritime Organization in London, there is already work underway to revise the convention and to increase substantially the limit of liability. I do not know what the figure will be eventually, but that figure will be proposed for adoption by Canada.

Certainly the view you have expressed is shared by others. Canada is participating in the work of the revision, but it will take some time before the revision makes its way here.

**Senator Maheu:** I cannot believe the United States would be a signatory to that agreement with such low rates.

**Mr. Rysanek:** They are not at the moment.

**Senator Spivak:** Could you briefly cover Part 6 in terms of the civil liability? Also, in following up on Senator Perrault's question, where is the liability for an oil spill from a stationary vessel or platform? Where is that covered for civil and criminal liability? If it is exempted here, where is it covered?

**Mr. Gauthier:** Perhaps, senator, I could answer the last question first. The Canada Shipping Act has exemptions to allow it to deal with the technical aspects of shipping and transportation.

This bill deals with civil liability in respect of transportation shipping. That has led to this carve-out where a semi-submersible oil platform that is drilling and accidentally spills oil is not covered by the fines in the Canada Shipping Act or by the civil liability provisions under the Marine Liability Act. Rather that situation is covered by legislation that is under the control of the Department of Energy.

Two examples spring to mind immediately: the Canada Newfoundland Offshore Petroleum Board Act and the Canada Nova Scotia Offshore Act.

**Senator Spivak:** What about British Columbia?

**Mr. Gauthier:** I am speculating here. I do not work in that department, but it is probably somewhere in the energy act or in some Canada-wide legislation run by the Department of Energy. Those carve-outs were put in a long time ago and are now being carried forward. I recall the acrimony at the time the original legislation was being put forward, where these other departments told the Department of Transport to stay away from this, that they would cover it.

**Senator Spivak:** Is that both civil and criminal liability, do you know?

**Mr. Gauthier:** I know it covers civil. For criminal, I do not know.

droit à une indemnisation et, d'autre part, le maintien de la viabilité commerciale du transport maritime. Il s'agit d'équilibrer l'intérêt des propriétaires de navire et celui des passagers.

Je peux toutefois vous dire que, comme il s'agit d'une convention qui a été élaborée par l'Organisation maritime internationale à Londres, des travaux sont déjà en cours en vue de revoir la convention et d'accroître considérablement le montant de la responsabilité maximale. Je ne sais pas quel est le montant qui sera retenu au bout du compte, mais nous en proposerons l'adoption par le Canada.

Vous n'êtes pas la seule à penser ainsi. Le Canada participe au travail de révision, mais il faudra un certain temps avant que la révision ne se rende jusqu'ici.

**Le sénateur Maheu:** Je ne peux pas croire que les États-Unis seraient signataires d'un accord où les montants seraient aussi bas.

**M. Rysanek:** Ils n'en sont pas signataires pour le moment.

**Le sénateur Spivak:** Pourriez-vous brièvement nous parler de la partie 6 et de la responsabilité civile? Également, pour faire suite à la question du sénateur Perrault, où se situe la responsabilité en cas de déversements d'hydrocarbures d'un navire stationnaire ou d'une plate-forme? Où ces déversements sont-ils visés au titre de la responsabilité civile ou criminelle? S'ils font l'objet d'une exemption ici, où sont-ils visés?

**M. Gauthier:** Je pourrais peut-être répondre à votre dernière question en premier, sénateur. La Loi sur la marine marchande du Canada prévoit des exemptions qui permettent de tenir compte des aspects techniques du transport maritime.

Le projet de loi traite de la responsabilité civile relative au transport maritime. C'est ce qui nous a amenés à cette exclusion, qui fait que les plates-formes semi-submersibles utilisées pour le forage et les déversements accidentels d'hydrocarbures ne sont pas visés par la Loi sur la marine marchande du Canada ni par les dispositions relatives à la responsabilité civile qui sont prévues dans la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Ces cas-là sont plutôt visés par des lois qui relèvent du ministère de l'Énergie.

Il me vient aussitôt à l'esprit deux exemples: la Loi sur l'Office Canada-Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers et la Loi sur les ressources offshore Canada-Nouvelle-Écosse.

**Le sénateur Spivak:** Qu'en est-il de la Colombie-Britannique?

**M. Gauthier:** Je ne fais que deviner. Je ne travaille pas à ce ministère, mais cela se trouve sans doute dans la Loi sur l'énergie ou dans une loi pancanadienne dont l'application est confiée au ministère de l'Énergie. Nous ne faisons que maintenir des exclusions qui ont été prévues dans la loi il y a longtemps. Je me souviens du débat acrimonieux au moment du dépôt de la loi initiale, ces autres ministères ayant dit au ministère des Transports de ne pas s'en occuper puisque cela relevait de leur compétence.

**Le sénateur Spivak:** Cela vaut pour la responsabilité tant civile que criminelle, le savez-vous?

**M. Gauthier:** Cela vaut au civil. Au pénal, je ne sais pas.

**Senator Spivak:** Obviously, I am wondering about other acts. Is there duplication or overlap or omission in terms of other acts, such as the Canadian Environmental Assessment Act? I am also concerned about the scope here. What is the level of liability?

I know it is covered in other acts, but could you just briefly summarize it?

**Mr. Rysanek:** Part 6 of this bill contains the entire regime of pollution caused by ships, which up to now has been in the Canada Shipping Act. It deals with civil liability, as we heard. It is a fairly broadly based regime based on international conventions that Canada adopted some time ago. It establishes the liability of owners of vessels for pollution caused by oil as cargo, so its principal application is to oil tankers in cases such as the recent incident you might have heard of in France. This is the regime that deals with it and it introduces fairly substantial limits of liability.

Just to give you an impression, Part 6 at the moment covers all pollution incidents in Canada up to about \$270 million per incident; so the protection is fairly substantial. It deals also with pollution from commercial ships, where they pollute by discharge or spills of bunker oils. That is also an important element. It deals with environmental damage in the sense of the obligation of the shipowners for environmental measures that are taken following pollution. The scope is wide. It stretches all the way through our EEZ, in the economic zones, so it is up to 200 miles off shore. It is a regime to which roughly 50 other maritime nations in the world subscribe, with the exception of the United States. All I can say about it is that it is a very important aspect of this bill.

There are no changes in the bill, no changes to the regime, with the exception of the floating platforms that I described. It is also currently being discussed within the International Maritime Organization for possible increases to these limits in the future.

**Senator Spivak:** Have you any idea of the number of cases of enforcement under the Canada Shipping Act? How many have been prosecuted? What have been the penalties?

**Mr. Rysanek:** Well, pollution incidents caused by tankers are very few and far between, but in terms of pollution caused by ship's bunkers, I believe the Coast Guard handles approximately 300 to 400 spills a year where this law has an application.

**Senator Spivak:** Have they been prosecuted?

**Mr. Rysanek:** They have been prosecuted in terms of recovery. I am not sure of the details, whether each case went to court or

**Le sénateur Spivak:** Bien sûr, je me demande ce qu'il en est d'autres lois. Y a-t-il double emploi ou chevauchement ou omission par rapport à d'autres lois, comme la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale? Je suis aussi préoccupée par la portée. Quel est le niveau de responsabilité?

Je sais que ce sont d'autres lois qui s'appliquent, mais pourriez-vous simplement nous résumer la situation?

**M. Rysanek:** La partie 6 du projet de loi crée tout un régime à l'égard de la pollution causée par les navires qui, jusqu'à maintenant, était visée par la Loi sur la marine marchande du Canada. Il y est question de responsabilité civile, comme on nous l'a dit. Il s'agit d'un régime dont l'assise est assez vaste et qui se fonde sur des conventions internationales que le Canada a rectifiées il y a déjà un certain temps. Il établit la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard de la pollution causée par les cargaisons d'hydrocarbures, si bien qu'il s'applique principalement aux pétroliers, dont l'incident qui s'est produit récemment en France et dont vous avez peut-être entendu parler. C'est le régime qui s'applique à ces cas-là, et il fixe des limites de responsabilité assez considérables.

Ainsi, à la partie 6 qui, pour l'instant, s'applique à tous les incidents de pollution au Canada, la limite est d'environ 270 millions de dollars par incident. La protection est donc assez considérable. Elle s'applique aussi à la pollution causée par les navires commerciaux, qu'il s'agisse de déversements ou de rejets de combustible de soute. Il s'agit là encore d'un élément important. Elle traite des dommages causés à l'environnement, en ce sens qu'elle fait porter par les propriétaires de navires la responsabilité des mesures environnementales nécessaires pour remédier à des incidents de pollution. Sa portée est vaste. Elle s'applique à tout ce qui se trouve à l'intérieur de nos ZEE, de nos zones économiques, si bien que son application s'étend jusqu'à 200 milles au large de nos côtes. Une cinquantaine d'autres pays maritimes du monde, exception faite des États-Unis, souscrivent au régime. Tout ce que je peux vous dire, c'est qu'il s'agit d'un aspect très important du projet de loi.

Il n'y a pas de changements dans le projet de loi, pas de changements au régime, sauf pour les plates-formes flottantes dont j'ai parlé. Des discussions sont aussi en cours à l'Organisation maritime internationale sur la possibilité de relever les limites à l'avenir.

**Le sénateur Spivak:** Avez-vous une idée du nombre de cas qui sont tombés sous le coup de la Loi sur la marine marchande du Canada? Combien de cas ont fait l'objet de poursuites? Quelles ont été les amendes?

**M. Rysanek:** Il y a très peu d'incidents de pollution causée par des pétroliers, mais pour ce qui est des cas de pollution causée par le combustible de soute des navires, je crois que la Garde côtière intervient chaque année dans 300 ou 400 déversements auxquels cette loi s'applique.

**Le sénateur Spivak:** Les déversements ont-ils fait l'objet de poursuites?

**M. Rysanek:** Ils ont fait l'objet de poursuites pour le recouvrement des frais. Je ne suis pas sûr des détails, je ne sais



whether there was a settlement with the shipowner out of court. It is a very large piece of legislation for application.

**Senator Spivak:** I wonder if we could get some information on that, Madam Chairman, to see the size of the penalties. We do not need detailed information, but we should have some idea.

**Mr. Rysanek:** You mean how many cases are involved?

**Senator Spivak:** And the size of the penalties.

**Senator Callbeck:** I want to come back to the insurance aspect. You mentioned the limits of liability, and \$350,000 was the figure mentioned. Certainly, we all know that that is low compared to settlements you see in automobile accidents. You say it is based on a certain convention, but why would that figure be so low? Is it because insurance costs are so high? What would be the main reason for having it that low?

**Mr. Rysanek:** I think it is an attitude, to be truthful to your question. The figure is one that we adopted on the basis of the international convention last reviewed in 1990. In 1990, that figure seemed to have been acceptable to some 70 member states, and it was adopted. We brought it forward, and today it is before you. I do not think it was a matter of insurance as such. Certainly for large vessels that carry hundreds or thousands of passengers, I do not think it was a matter of the impact on the cost of insurance. It was a negotiated settlement or negotiated treaty, with all the pluses and minuses that come with that. That was the figure on which the international community settled.

**Senator Callbeck:** That was ten years ago. Do you think the figure would be the same if you had that meeting today?

**Mr. Rysanek:** I can assure you that it would certainly not. There is enough dissatisfaction now. There are concerns about the figure in the international marine community, and the International Maritime Organization is already working on a revision. I would expect that the figure that will come out of the next negotiation will be substantially higher.

**Senator Callbeck:** What figure do you anticipate?

**Mr. Rysanek:** At the moment, I know some member states are not prepared to talk about anything less than \$500,000, which is the special drawing price. That would translate to about \$1 million in Canadian currency. It is a substantial change that the community is discussing.

**Senator Callbeck:** I understood you to say that the owner of the ship is not required get insurance. That means that a passenger could go on a vessel for whale watching, or whatever, and have no

pas si, chaque fois, on est allé devant les tribunaux ou si on en est arrivé à un règlement extrajudiciaire avec le propriétaire du navire. C'est une loi dont la portée d'application est très vaste.

**Le sénateur Spivak:** Je me demande si nous pourrions obtenir des renseignements à ce sujet, madame la présidente, pour voir à combien se chiffrent les amendes. Nous n'avons pas besoin d'informations détaillées, mais nous devrions avoir une idée de ce qu'elles représentent.

**M. Rysanek:** Vous voulez parler du nombre de cas?

**Le sénateur Spivak:** Et de l'importance des amendes.

**Le sénateur Callbeck:** Je veux revenir à cette question de l'assurance. Vous avez parlé des limites de responsabilité, et il a été question d'un montant de 350 000 \$. Nous savons tous, bien entendu, qu'il s'agit là d'un montant peu élevé comparativement aux règlements dans les cas d'accidents de la route. Vous dites qu'on s'est fondé sur une certaine convention, mais pourquoi le montant est-il si bas? Est-ce parce que les frais d'assurance sont si élevés? Est-ce surtout pour cette raison que le montant est si bas?

**M. Rysanek:** À vrai dire, c'est une question d'attitude. Le montant a été choisi en fonction de ce qui se trouve dans la convention internationale, qui a été révisée la dernière fois en 1990. En 1990, il semble que ce montant était acceptable à quelque 70 États membres, si bien qu'il a été adopté. C'est le montant que nous avons retenu, et c'est celui qui vous est proposé aujourd'hui. Je ne crois pas qu'il s'agisse d'une question d'assurance en tant que telle. En tout cas, je ne pense pas que l'effet sur le coût de l'assurance a été un facteur pour ce qui est des gros navires qui transportent des centaines ou des milliers de passagers. Il s'agit d'une entente ou d'un traité qui a été négocié, avec tous les avantages et les inconvénients que cela comporte. C'est le montant sur lequel la communauté internationale s'est entendue.

**Le sénateur Callbeck:** C'était il y a dix ans. Pensez-vous que le montant serait le même si la réunion devait avoir lieu aujourd'hui?

**M. Rysanek:** Je peux vous assurer qu'il ne le serait pas. On est assez peu satisfait de ce montant maintenant. Le montant soulève des préoccupations au sein de la communauté maritime internationale, et l'Organisation maritime internationale a déjà entrepris de le réviser. Je pense bien que le montant sur lequel on s'entendra aux prochaines négociations sera considérablement plus élevé.

**Le sénateur Callbeck:** Quel sera d'après vous le montant sur lequel on s'entendra?

**M. Rysanek:** Je sais que, pour l'instant, certains États membres ne veulent même pas discuter d'un montant qui serait inférieur à 500 000 \$, calculé en droits de tirage spéciaux. Cela équivaudrait à environ un million de dollars CAN. Il s'agit là d'un changement important dont la communauté internationale discute.

**Le sénateur Callbeck:** J'ai cru vous entendre dire que le propriétaire de navire n'est pas tenu de souscrire une assurance. Ainsi, le passager qui montrerait à bord d'un navire pour aller



protection whatsoever. I know he could sue the owner, but what if the owner does not have any assets?

**Mr. Rysanek:** That is the balancing act, senator. That is correct. The law does not compel him to take out insurance. There is no compulsory insurance in this legislation. We hope that prudent owners will protect themselves. If they do not and passengers get on board and there is nothing left after an incident, then the passenger is not protected by this legislation. I certainly would agree with that.

**Senator Roberge:** Is there not some provincial legislation that obliges the owner of a boat to get insurance as a condition of getting a licence?

**Mr. Rysanek:** To our knowledge, there is no provincial legislation or regulations dealing with compulsory insurance in the marine mode as opposed to automobile and other. There is nothing at the provincial level.

Perhaps I should have mentioned in my earlier remarks that there is a provision in this law before you for regulations to be adopted in the future, if necessary, by Order in Council, to establish what is adequate insurance. It is there to be used if we see that problems are developing, if we see that owners are operating in a manner that is not satisfactory, if there are unsatisfied claims. That provision in this law could be applied to introduce some measure of compulsory insurance or some measure of checking the adequacy of insurance. That is only a provision at the moment.

**Senator Roberge:** Are we to wait until we have a disaster on our hands before implementing something like that?

**Mr. Rysanek:** Hopefully we will not have that disaster and hopefully shipowners will act in a prudent fashion. They will look at the law and see that the writing is on the wall, that there is a liability and that they had better insure against it. It is a gradual approach, senator, and it may not be the perfect approach, but we are bringing the shipping industry from zero — from a situation where Canada's Shipping Act in the past expressly permitted contracting out of liability. Some of them still live in that world, and so the gradual approach is what we propose.

**Senator Roberge:** I just want to go on record as saying that I think it is a mistake. It may be a sad mistake in the future, and we may get our fingers tapped for that in the future.

**Mr. Pageot:** I want to make a remark about the overall marine policy in the country. Each measure in isolation may appear inadequate, but we made a deliberate decision to have an open international shipping regime with freedom of navigation and freedom of registration. That having been the case since the Second World War, we decided to harmonize with other nations, especially the OECD and partners who are supporting our trade and our activities. Having made the decision to work in harmony with the rest of the world, we are not able to go alone and take on

observer des baleines, ou je ne sais quoi encore, pourrait n'avoir aucune protection. Je sais qu'il pourrait poursuivre le propriétaire, mais qu'arriverait-il si le propriétaire n'avait rien à son actif?

**M. Rysanek:** Cela revient à la question de l'équilibre dont je parlais tout à l'heure, sénateur. C'est juste, la loi ne l'oblige pas à souscrire une assurance. La loi ne prévoit aucune obligation à cet égard. Nous espérons que les propriétaires prudents voudront se protéger. S'ils ne le font pas et qu'il arrive quelque chose à leur navire, les passagers ne seraient pas protégés par ce projet de loi. Je serais certainement d'accord avec vous là-dessus.

**Le sénateur Roberge:** N'y a-t-il pas des lois provinciales qui obligent le propriétaire d'un bateau à être assuré sans quoi il ne peut obtenir son permis?

**M. Rysanek:** À notre connaissance, il n'y a dans les provinces ni loi, ni règlement concernant l'assurance obligatoire en matière maritime, par opposition à ce qui se passe dans le secteur automobile, par exemple. Il n'y a rien de ce genre au niveau provincial.

J'aurais peut-être dû signaler plus tôt que le projet de loi contient une disposition permettant, si nécessaire, l'adoption ultérieure de règlements par décret du conseil afin de préciser la notion d'assurance suffisante. Elle figure dans le texte pour que nous puissions l'invoquer en cas de problèmes, si nous constatons que les propriétaires se conduisent de façon déraisonnable, s'il y a par exemple des réclamations laissées sans suite. Cette disposition de la loi pourra être invoquée pour imposer l'assurance obligatoire ou toute autre mesure permettant de vérifier si la police d'assurance est suffisante. Mais pour l'instant, ce n'est qu'une disposition.

**Le sénateur Roberge:** Devons-nous attendre qu'il y ait une catastrophe avant de mettre en route ce genre de chose?

**M. Rysanek:** Il faut espérer qu'il n'y aura pas de catastrophe et que les propriétaires de navire agiront avec prudence. Ils liront la loi et ils verront bien ce qui les attend étant donné qu'ils ont une responsabilité civile et qu'ils ont intérêt à s'assurer en conséquence. Il s'agit d'une démarche progressive, sénateur, et qui n'est peut-être pas parfaite, mais nous partons littéralement de zéro dans l'industrie du transport maritime étant donné que jadis, la Loi sur la marine marchande permettait expressément aux armateurs de se dégager de toute responsabilité. Il y en a encore dans le monde qui fonctionnent ainsi, de sorte que cette démarche progressive est ce que nous proposons.

**Le sénateur Roberge:** Je voudrais simplement signaler pour mémoire qu'à mon avis, c'est là une erreur. L'avenir nous montrera peut-être que c'est une erreur regrettable, et peut-être aussi nous le reprochera-t-on un jour.

**M. Pageot:** Je voudrais dire quelques mots au sujet de la politique maritime d'ensemble en vigueur au Canada. Chaque mesure peut paraître insuffisante lorsqu'elle est prise séparément, mais nous avons décidé de propos délibéré d'avoir un régime maritime international ouvert permettant la libre navigation et le libre enregistrement. Comme c'est le cas depuis la Seconde Guerre mondiale, nous avons décidé de nous aligner sur les autres pays, en particulier les pays de l'OCDE ainsi que nos partenaires commerciaux. Ayant ainsi décidé de travailler de concert avec le

a regime that is out of step, even when we know that it is not ideal. Also, we have prominent Canadians involved in the International Maritime Organization and with the legislative committee of the IMO.

You have to realize that there is an accumulation of regulations in the shipping industry. One day you may have a regulation on pilotage, the next day you may need two pilots for large passenger ships. We have a ratified convention and Port State Control inspections, which means that they must be more vigilant about costs. After disasters on ferry vessels in Europe, the new SOLAS Convention, the International Convention for the Safety of Life at Sea, has set a standard for tighter doors to prevent flooding of the ship. You must have a compartment for waste water, and so on. We have to be careful, when we assess the overall impact on an industry, that we do not go overboard with a multitude of regulations that, at the end of the day, may reduce the competitiveness of the industry.

Like Mr. Rysanek has said, this is a balancing act. When you add the multitude of requirements that we have placed on the quality of ships, on Port State Control inspections, on the regulations at the design and construction stage, we believe that Canada has a great competitive environment with a great potential, especially for passengers. Unfortunately, though, because of the overall approach of being a corporate citizen in a very global and international industry, we may sometimes need to compromise on some of the issues.

**Senator Roberge:** I agree with you on international treaties. I think that is part of the negotiation process and it is part of the commitment we make internationally on the treaties we sign. However, I think that, within our own borders, we must do better than that for Canadians; we must do better, for example, than buying a boat, going to visit the whales and having no insurance. I do not believe that that is acceptable.

**Mr. Pageot:** Again, we do not necessarily disagree. You are making very valid comments. Keep in mind, though, that tourism is a highly mobile industry. The options include cruises outside of the country, travel by car to the United States, travel to Europe and other choices. We must be reasonably balanced. As I have indicated many times, with respect to the efforts the department has made on the quality of the ships themselves, we have a much more aggressive Port State Control inspection regime.

On the West Coast, the cruise industry to Alaska is a good example; perhaps options there would be for some of those ships to go to Seattle or other ports on the United States side. One reason Canada has provided first-class options is that we have

reste du monde, nous ne pouvons plus faire cavalier seul et adopter un régime différent, même si nous savons que celui-ci n'est pas idéal. Par ailleurs, nous avons également des compatriotes influents à l'Organisation maritime internationale ainsi qu'à la commission législative de l'OMI.

Vous devez bien comprendre que, dans l'industrie du transport maritime, il y a énormément de règlements. Il y a un règlement sur le pilotage mais un beau jour, vous constatez que pour les gros paquebots, il faut deux pilotes. Nous avons une convention qui a été ratifiée ainsi que les inspections sous le régime de Contrôle par l'État du port, et tout cela signifie qu'ils doivent être plus attentifs à leurs frais. Après les naufrages catastrophiques de certains traversiers en Europe, la nouvelle Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention SOLAS, a imposé une norme sur les portes étanches pour empêcher précisément ce genre de navire d'embarquer des paquets de mer. Il faut également une soute pour les eaux usées et ainsi de suite. Lorsque nous évaluons l'impact d'ensemble de ce genre de mesures sur une industrie, nous devons bien faire attention à ne pas aller trop loin en imposant une multitude de règlements qui, en définitive, risqueraient de limiter sa compétitivité.

Comme vous l'a dit M. Rysanek, il s'agit d'arriver à un juste milieu. En mettant ensemble la multitude de conditions que nous imposons au niveau de la qualité des navires, les inspections sous le régime de Contrôle par l'État du port, les règlements qui s'appliquent au moment de la conception et de la construction des navires, nous sommes convaincus que le Canada offre un excellent environnement concurrentiel et présente un fort bon potentiel, surtout pour ce qui est du transport des passagers. Malheureusement, comme nous voulons assumer nos responsabilités collectives dans une industrie intrinsèquement internationale, voire planétaire, nous risquons parfois de devoir accepter des compromis dans certains domaines.

**Le sénateur Roberge:** Je suis d'accord avec vous au sujet des traités internationaux. Je pense que cela fait partie du processus de négociation et que cela s'inscrit également dans le droit fil des engagements que nous prenons sur le plan international lorsque nous signons des traités. Mais je pense également que nous devons faire mieux que cela encore pour nos compatriotes sur notre propre territoire. Ainsi, nous ne pouvons plus accepter qu'on puisse acheter un bateau et amener des touristes voir les baleines sans être assuré. Je ne pense pas que cela soit tolérable.

**M. Pageot:** Ici encore, nous ne sommes pas nécessairement en désaccord. Votre observation est tout à fait valable. Par contre, il faut se souvenir que le tourisme est une industrie extrêmement volatile. Les gens peuvent facilement aller en croisière à l'étranger, prendre leur voiture pour aller aux États-Unis, visiter l'Europe et ainsi de suite. Il faut donc un juste milieu raisonnable. Comme je l'ai dit plusieurs fois en parlant de ce que le ministère a fait pour garantir la qualité des navires eux-mêmes, notre régime d'inspection dans le cadre du Contrôle de l'État du port est beaucoup plus vigoureux.

Sur la côte Ouest, l'industrie des croisières vers l'Alaska est un excellent exemple. Une autre solution serait peut-être pour ces bateaux de partir de Seattle ou d'autres port américains. Une des raisons pour lesquelles le Canada a offert des options de toute



been reasonably flexible on the offering of infrastructure. In the Port of Vancouver, for example, the offering of quality and flexible rules means that Vancouver and the West Coast have a booming industry.

Yes, it is a question of degree. This bill will give us a much better instrument to develop those industries. If there is a consensus in a few years to move more aggressively in the limits, such as on compulsory insurance, this bill will give us an instrument to adjust. The danger in trying to have the ideal regime is that you may find some operators actually resisting and rejecting what we are proposing.

**Senator Perrault:** First, insurance protection suggests that this could be a tiger without teeth. I am told that we will appeal for fair play from the owners and that they will see their responsibility. Tell that story to the Greek freighter that came into Vancouver Harbour last summer. The crew had not been paid for weeks, there was hardly any food aboard, and the owner abandoned the ship. I think many other countries would have sent the army on board to get those people, but the crew literally needed to be saved and helped out of their food deficit. What would have happened if, on the way into Vancouver Harbour, that ship had collided with another ship going out? Who would have been responsible then? Obviously there was no insurance. People operating that kind of transport line should be barred from entering Canadian ports if they cannot provide us with reasonable assurances of safety. That incident last summer was horrible. The crew had not been off that ship for weeks and they were starving. Where does the responsibility lie there?

My second question is this: Did we model these reforms after those enacted in other countries? If so, which countries were chosen as the models?

Third, are there any countries today with a compulsory insurance program feature?

**Mr. Rysanek:** Currently, there is compulsory insurance in respect of commercial shipping under the provisions of all the political conventions, which I have just described, among roughly 45 countries. All maritime nations basically adopted that regime, including compulsory insurance against pollution claims.

**Senator Perrault:** We do not have that.

**Mr. Rysanek:** That is certainly right here.

With respect to other types of claims, whether collision claims or crew claims and so on, there is no compulsory insurance anywhere in the world that currently would deal with that. The principal organization that is involved in this — the International Maritime Organization — has already done some work to introduce compulsory insurance in fields other than pollution. The third one that is under discussion is the convention right before us, the Athens Convention, which relates to the passenger regime. It

première qualité, c'est que nous avons été raisonnablement souples au niveau de l'infrastructure. Dans le cas du port de Vancouver, par exemple, le fait d'offrir des règles à la fois souples et bien conçues a favorisé l'essor de l'industrie à Vancouver et sur toute la côte Ouest.

Certes, c'est une question de dosage. Ce projet de loi nous donnera un meilleur outil pour développer ces industries. Si, dans quelques années, l'opinion générale est favorable à plus de rigueur, par exemple dans le cas de l'assurance obligatoire, le projet de loi nous permettra de nous adapter. Lorsqu'on essaie d'implanter un régime idéal, on court le risque de susciter la résistance de certains exploitants qui rejetteraient nos propositions.

**Le sénateur Perrault:** Pour commencer, cette question d'assurance porte à croire que votre chien de garde risque fort bien de n'être pas très efficace. On me dit que nous demanderions aux armateurs de jouer le jeu et qu'ils assumeront ainsi leurs responsabilités. Allez donc dire cela à l'armateur du cargo grec qui a jeté l'ancre l'été dernier dans le port de Vancouver. L'équipage n'avait pas été payé depuis des semaines, il n'y avait pratiquement pas de vivres à bord et l'armateur avait ni plus ni moins abandonné son navire. Je pense qu'il y a bien des pays étrangers qui auraient envoyé des soldats contre ces marins, mais dans ce cas-ci, il fallait littéralement sauver l'équipage et le ravitailler. Que se serait-il produit si, en entrant dans le port de Vancouver, ce navire était entré en collision avec un autre navire sortant du port? Qui aurait été responsable? Manifestement, ce cargo grec n'était pas assuré. Les armateurs qui fonctionnent de cette façon devraient voir leurs navires interdits d'entrée dans les ports canadiens s'ils ne peuvent pas nous donner des garanties de sécurité raisonnables. L'incident en question, l'été dernier, a été atroce. L'équipage n'avait pas quitté son bord depuis des semaines et il mourait littéralement de faim. Qui donc est responsable dans ce cas-là?

Ma seconde question sera celle-ci: avons-nous copié ces réformes sur ce qui existe dans d'autres pays? Si oui, de quels pays nous sommes-nous inspirés?

Troisièmement, y a-t-il actuellement des pays qui exigent l'assurance obligatoire?

**M. Rysanek:** À l'heure actuelle, toutes les conventions dont je viens de vous parler et qui regroupent environ 45 pays exigent une assurance obligatoire dans le cas du transport maritime commercial. Tous les pays qui ont une flotte marchande ont adopté ce régime qui prévoit également une assurance obligatoire en cas de réclamation pour cause de pollution.

**Le sénateur Perrault:** Mais pas nous.

**M. Rysanek:** Mais si, cela se trouve ici.

Pour ce qui est des autres types de réclamations, par exemple dans le cas de collision ou de responsabilité civile de l'équipage, il n'existe actuellement dans le monde aucun régime d'assurance obligatoire. La principale organisation qui s'en occupe — l'Organisation maritime internationale — a déjà préparé le terrain pour implanter un régime d'assurance obligatoire autre que dans les cas de pollution. Le troisième élément actuellement en discussion est la convention que nous



is a discussion not only of a new limit in the future but also of compulsory insurance for passengers.

**Senator Perrault:** What about the crew?

**Mr. Rysanek:** With respect to crew, with respect to other claims, with respect to property damage claims, with respect to claims of other ships, the only thing that has happened so far is a great deal of discussion in IMO and some interest. I do not wish to mislead you. The international community is not ready, as far as I can see, to adopt compulsory insurance, with all the trimmings, for other types of claims.

**Senator Perrault:** In Vancouver Harbour we have Chinese ships streaming in — there are a number of others due to arrive in the next 30 days — with no insurance, no coverage. They will be lucky if they arrive without some of them sinking. It seems to me that we must be tougher on them. Why should they be given entry to a port on the West Coast? In case of the Chinese, of course, it is illegal, but why should they be allowed in the harbour if they do not meet any of our basic conditions for fair operations?

**Mr. Pageot:** As officials we share the concerns of senators and others. These ships create major issues for the immigration policies of the country. Unfortunately, in our modest bill on civil regime, we cannot resolve all the issues and abuses that may exist in a sector. We do not deny there have been a few cases that we would have preferred not to see.

Earlier Senator Maheu was talking about four years. I am probably one of the few who did cover that time span. I have been here many years. I can attest to the fact that the passenger sector in Canada is very responsible. We have ferry operators like B.C. Ferries and national companies like Marine Atlantic Inc. and then we have Holland America and a bunch of private companies on the West Coast that provide some of the best, first-class vessels offering cruises in Canada. On the St. Lawrence, new ships are being built.

The community has been responsive. I would suggest that the major ports — whether or not they offer terminal facilities like those at Vancouver, Halifax, Quebec City and Montreal — are all finding that the partnerships they have with the cruise and tourism sector are very serious, very responsible. Associations have been formed such as the North West Cruise Ship Association. I would ask senators not to necessarily put in the same bag with the emotional trips done by a few illegal immigrants the very vibrant and vital industry that we have in the tourist sector.

avons sous les yeux, la Convention d'Athènes, qui concerne le transport maritime des passagers. Il s'agit en l'occurrence ici d'imposer non seulement une nouvelle limite à l'avenir, mais également une assurance obligatoire pour les passagers.

**Le sénateur Perrault:** Et l'équipage?

**M. Rysanek:** S'agissant de l'équipage et des autres réclamations en cas de dommage aux biens par exemple, et pour ce qui est des réclamations faites par d'autres navires, la seule chose qui soit survenue jusqu'à présent, c'est un bon nombre de discussions au sein de l'OMI ainsi que certaines manifestations d'intérêt. Je ne veux nullement vous induire en erreur. Que je sache, la communauté internationale n'est pas prête à accepter le principe de l'assurance obligatoire avec tout ce que cela suppose pour tous les autres types de réclamations.

**Le sénateur Perrault:** Il y a des navires chinois qui arrivent à toute vapeur dans le port de Vancouver — nous en attendons plusieurs d'ici un mois — mais ils n'ont aucune assurance. Certains d'entre eux auront bien de la chance de ne pas couler avant leur arrivée. Il me semble que nous devrions être plus exigeants à leur sujet. Pourquoi devraient-ils recevoir l'autorisation d'entrer dans un port de la côte Ouest? Dans le cas des Chinois, ce sont évidemment des clandestins, mais pourquoi devrait-on leur permettre d'entrer au port s'ils ne respectent aucune de nos conditions minimales de bon fonctionnement?

**M. Pageot:** En tant que fonctionnaires, nous partageons les mêmes préoccupations que vous. Ces navires représentent un gros problème pour nos politiques d'immigration. Malheureusement, dans notre modeste projet de loi sur un régime pour le transport maritime civil, nous ne saurions apporter une solution à tous les problèmes ni régler tous les abus qui risquent d'exister dans un secteur donné. Nous ne nions pas par ailleurs qu'il y ait eu des cas dont nous aurions préféré pouvoir nous passer.

Le sénateur Maheu a parlé un peu plus tôt des quatre ans. Je suis probablement un des rares qui ait connu toute cette période. Cela fait de nombreuses années que je suis là. Je puis vous confirmer le fait que, au Canada, le secteur du transport maritime des passagers a un sens très élevé de ses responsabilités. Nous avons des compagnies de traversier comme B.C. Ferries et des compagnies nationales comme Marine Atlantic Inc., nous avons également la Holland America et une série de compagnies maritimes privées qui travaillent sur la côte Ouest et qui ont en service certaines des meilleures unités pour offrir des croisières au Canada. Sur le Saint-Laurent, on construit de nouveaux navires.

La communauté maritime a donc été à l'écoute. Je pourrais vous dire que les principaux ports — qu'ils offrent ou non des installations terminales comme c'est le cas à Vancouver, Halifax, Québec et Montréal — constatent tous que leurs partenariats avec l'industrie des croisières et du tourisme sont extrêmement solides et animées par un sens très élevé des responsabilités. Plusieurs associations se sont constituées comme la North West Cruise Ship Association. J'aimerais demander aux sénateurs de ne pas nécessairement mettre dans le même sac des voyages infernaux qu'ont faits quelques immigrants clandestins l'industrie extrêmement dynamique et bien vivante que nous avons dans le secteur touristique.

**Mr. Gauthier:** Senator, I believe one of your questions regarding your scenario of two ships colliding is still outstanding.

**Senator Perrault:** One of the ships may be a beaten-up tramp steamer.

**Mr. Gauthier:** There are such ships. As far as the relevant owners of those ships and the people on board are concerned — say the non-cargo interests — the common maritime law would apply. Whoever is at fault would likely be found liable. If both are found liable, then we have the apportionment rules that are being set out in this statute. It is a mug's game as to who, at the end of the day, would be liable.

**Senator Perrault:** Before you leave that, in this case the owner just abandoned all responsibility and refused to fly the crew back to Greece or wherever they came from.

**Mr. Gauthier:** If you are referring to the treatment of the crew, that is another matter. That is covered by a series of conventions that I believe Canada is a party to. Those conventions are not administered by the Department of Transport. They are international treaties adopted by the International Labour Organization, the ILO. Various other treaties are administered by the Department of Labour here in Canada and they have an impact on repatriation of seafarers, medical conditions and so on.

The Department of Transport would be concerned only if the rustbucket you described was trying to come into our waters and either was not seaworthy or contravened a particular international treaty covering international voyages. My colleagues at the Department of Transport who look after the technical aspects have inspectors who can detain vessels and ensure that they stay detained until they are made seaworthy. The Department of Transport does have a role to play in that area, but the Department of Labour would have a major role to play in the area you have described.

Mr. Rysanek has answered that, as far as mandatory or compulsory insurance is concerned, Canada has that only in respect of oil spills for tankers as set out in part 6 and nowhere else.

[Translation]

**Senator Poulin:** Mr. Pageot, you mentioned the department's goal of taking a balanced and reasonable approach to all issues relating to the seaway, since the tourism industry has been growing rapidly, and companies along the seaway have always been very responsible and done top-quality work for the past 40 years.

In Sudbury, the *Cortina* does cruises like the ones available to tourists on the Saguenay River. If I wanted to start up a business in Sudbury, where would I go to get a licence to carry passengers?

**M. Gauthier:** Sénateur, je crois que l'une de vos questions concernant votre scénario d'une collision entre deux navires est toujours sans réponse.

**Le sénateur Perrault:** L'un de ces deux navires pourrait fort bien être un vieux cargo à vapeur.

**M. Gauthier:** Oui, il en existe encore. En ce qui concerne les armateurs de ces navires et les gens qui se trouvent à bord — je ne parle pas de la cargaison — ils sont assujettis au droit maritime normal. Celui qui aurait commis une faute serait vraisemblablement jugé responsable. Si les deux sont jugés responsables, la règle de la proportionnalité qui figure dans le texte de loi serait applicable. Mais en définitive, on se livre à un véritable jeu de massacre pour découvrir le responsable.

**Le sénateur Perrault:** Avant d'en terminer avec cette question, dans ce cas-ci l'armateur s'est dégagé de toute responsabilité et a refusé de rapatrier l'équipage en Grèce ou dans leurs pays d'origine.

**M. Gauthier:** Si vous voulez parler du traitement réservé à l'équipage, c'est une tout autre chose. Cette question est couverte par une série de conventions auxquelles le Canada est partie si je ne me trompe pas. Ces conventions ne relèvent pas du ministère des Transports. Il s'agit de traités internationaux adoptés par l'Organisation internationale du travail, l'OIT. Plusieurs autres traités comme ceux-là sont administrés par le ministère canadien du Travail et ils concernent notamment le rapatriement des gens de mer, les questions d'intervention médicale, et cetera.

Le ministère des Transports n'interviendrait que si une épave comme celle que vous avez décrite essayait d'entrer dans nos eaux territoriales sans être en état de naviguer ou encore en contravention d'un traité international relatif aux voyages internationaux. Mes collègues du ministère des Transports qui s'occupent des aspects techniques de la chose ont des inspecteurs qui ont le pouvoir d'arrêter un navire et de l'empêcher de poursuivre sa route tant qu'il n'a pas été remis en état de naviguer. Le ministère des Transports a un rôle à jouer dans ce domaine, alors que c'est le ministère du Travail qui devrait intervenir dans le cas que vous signalez.

M. Rysanek vous a répondu qu'en ce qui concerne l'assurance obligatoire, le Canada ne l'exige que dans le cas de déversements pétroliers commis par des bateaux-citernes comme le précise exclusivement la partie 6.

[Français]

**Le sénateur Poulin:** Monsieur Pageot, vous avez parlé de l'objectif du ministère d'être équilibré et raisonnable en ce qui a trait à toutes les questions de voie maritime parce que l'industrie du tourisme est en pleine croissance et que depuis 40 ans, l'industrie des voies maritimes a toujours été responsable et de première qualité.

À Sudbury, le *Cortina*, offre des excursions, du même genre d'excursions offertes aux touristes du Saguenay. Si je veux démarrer une entreprise à Sudbury, où dois-je me procurer un permis pour avoir le droit de prendre des passagers?



**Mr. Pageot:** Generally, it is a free market. The federal government does not limit such activities with licences. You have to find a boat that meets all of Transport Canada's safety standards. Once you have met safety standards and sorted out your financing, you can operate pretty much as you like. Under the Coasting Trade Act, vessels operating between points within Canada are required to fly the Canadian ensign, but there is generally no licensing system. In Quebec, between two points on the St. Lawrence River, the Quebec government has instituted a licensing system for cruise vessel operators. Operation of vessels on lakes comes under provincial legislation. In general, however, the federal government has no licensing system.

**Senator Poulin:** Do I need to go back to my province, Ontario, to obtain an operating licence for a passenger vessel operating on an Ontario lake or river?

**Mr. Pageot:** I cannot answer that.

**Mr. Gauthier:** The authority to allow operation of commercial passenger vessels within a province is granted by the province, provided there is no interprovincial or international carriage involved. That is a purely constitutional issue. The federal government has no jurisdiction in that area. I do not know whether the province of Ontario has similar legislation.

**Senator Poulin:** When Senator Callbeck asked you whether you had consulted the provinces, you answered that you had, and that they were all in agreement. If you remember what I said at the outset, the federal government asked all provinces to assess the number of boats and businesses that would be affected by this bill. This is why I find your answer somewhat surprising.

**Mr. Pageot:** The talks with the provinces do not go into such detail. In many instances, provinces would be unable to provide you with a specific number of vessels. In general, consultation consists in informing provinces of the purpose of this bill, and of the federal government's role. It does not consist in going beyond that, and encroaching upon areas of local or provincial jurisdiction. The provinces have been properly informed of the federal government's role, and of international agreements, and have not raised any objections.

**Senator Poulin:** My question is somewhat political. I would like to have a better idea of how the bill will affect Canadians in northern Ontario. When I put my first question, I talked about the types of businesses involved. I was thinking about fishing camps in northern Ontario. There are many of those, because the rivers there are clear and provide excellent fishing. I was worried about the impact of this bill on small businesses. And again, when I asked the question on insurance, I was thinking about small businesses too.

I realize that I did not get satisfactory answers to the questions I managed to ask. You said that the purpose of this bill was to make companies accountable. Can you tell us how small companies will be impacted? How much will it cost, because we have learned that they will not be required to pay?

**M. Pageot:** En général, il y a une liberté de marché. Le gouvernement fédéral ne limite pas, par un système de réglementation de permis, l'octroi des activités. Il faut trouver un navire adéquat rencontrant toutes les normes de sécurité du ministère. Lorsque les normes de sécurité et les arrangements bancaires ont été faits, il y a une grande liberté d'opération. La Loi sur le cabotage qui, à l'intérieur des points au Canada, demande que ce soit un pavillon canadien, mais en général, il n'y a pas de système de permis. Au Québec, entre deux points sur le Saint-Laurent, le gouvernement provincial a un système de permis pour les exploitants de navires de croisière. Dans le cas de navigation sur un lac, cela dépendrait des lois provinciales, mais en général, le gouvernement fédéral n'a pas de régime de permis.

**Le sénateur Poulin:** Ne dois-je pas aller à ma province de l'Ontario pour me procurer un permis d'opération de bateau à passagers naviguant sur un lac ou une rivière en Ontario?

**M. Pageot:** Je ne pourrais pas vous répondre.

**M. Gauthier:** Le pouvoir d'exploitation d'un commerce de navires à passagers à l'intérieur d'une province, quand il n'y a pas un transport interprovincial ou international, relève des provinces. C'est une question purement constitutionnelle. Le gouvernement fédéral n'a pas compétence dans ce domaine. Je ne sais pas si la province de l'Ontario a une loi semblable.

**Le sénateur Poulin:** Lorsque le sénateur Callbeck vous a demandé si vous aviez consulté les provinces, vous avez répondu que vous les aviez consultées et qu'elles étaient toutes d'accord. J'ai admis au départ que le gouvernement fédéral avait obtenu, de toutes les provinces, une évaluation du nombre d'embarcations ou d'entreprises qui seraient affectées par cette loi. Voilà la raison pour laquelle je suis un peu surpris de votre réponse.

**M. Pageot:** Les discussions avec les provinces ne vont pas dans ces détails. Dans plusieurs cas, certaines provinces ne pourraient pas vous donner le nombre précis d'embarcations. En général, la consultation consiste à informer les provinces du but du projet de loi et du rôle du gouvernement fédéral non pas d'aller au-delà et de s'engager dans les juridictions locales ou provinciales. Les provinces ont été bien informées du rôle fédéral et des ententes internationales et ne se sont pas objectées.

**Le sénateur Poulin:** Ma question est un peu politique. Je veux mieux connaître l'impact d'un projet de loi sur les Canadiens et les Canadiennes du nord de l'Ontario. Lorsque j'ai posé ma première question, je parlais des types d'entreprises. Je pensais aux camps de pêche du nord de l'Ontario. Il y en a beaucoup parce qu'on a de la bonne pêche et des bonnes rivières et je m'inquiétais de l'impact de ce projet de loi sur les petits entrepreneurs? C'est la raison pour laquelle, lorsque j'ai posé la question sur l'assurance, je pensais aux petits entrepreneurs.

Je m'aperçois que je n'ai pas reçu de réponses satisfaisantes aux questions que j'ai réussi à poser. Vous avez dit que l'objectif de ce projet de loi était de responsabiliser les compagnies. Pouvons-nous savoir quel en sera l'impact sur les petites entreprises? Combien cela coûtera-t-il, car nous apprenons qu'elles ne seront pas obligées de payer?



First, we don't have any background figures to tell us how many Canadian companies will be affected by this bill; second, how they will be affected; and third, what their costs will be.

[English]

**Mr. Rysanek:** I will try my best to respond to your questions. It is, of course, not only through the provinces but particularly through the various industry associations that we have disseminated the information about the proposed bill. I would think that awareness that legislation is pending and of the scope of the legislation is fairly widespread, including among the outfitters, the small operators, and those who are members of various industry associations.

Regarding the number of vessels or number of companies involved, I do not have that information with me. We will be happy to provide it. We know the membership, for example, in the association that represents particularly the small vessels. There are roughly 80 companies at the moment. However, we will verify and supply more complete data.

The final question is most difficult. What will be the impact on the small owners? For those who are insured already today and operate vessels, there will be no impact. They will find nothing new about the insurance cost. Those who will now have to go for a totally new insurance policy will see something, but I am not equipped to provide estimates. This is a matter of the market and the insurance industry providing some estimates and some broad outline. It may mean something to owners who have never been to an insurance market and who have done it in ignorance of insurance, but they are very few and far between. I do not think we are talking about a large number of owners. There are some, but, from what we can see at our end, most of them already operate in a reasonable fashion and are well protected. For them, there will be no impact.

[Translation]

**Mr. Pageot:** I will add that in the evidence we received, the only reservations expressed dealt with small pleasure craft operators, for activities on lakes or in outfitter camps. Generally speaking, that group expressed the most reservations with regard to a universal and mandatory regime. Try to understand their position, there is always a decision to be made with respect to the role of the State. One week you ask them to take a course to operate an outboard motor, a week later another course on how to handle a firearm if it is a hunting expedition, et cetera.

Here again, it is a question of striking a balance. The system, with this option, makes it possible to strike a balance for small operators. Moreover, commercial operators who invest more heavily in more costly vessels have reacted very well to the proposed system.

Premièrement, nous n'avons aucun chiffre à l'appui pour nous dire combien de compagnies canadiennes seront affectées par ce projet de loi; deuxièmement, de quelle façon elles en seront affectées; et troisièmement, quels en seront leurs coûts.

[Traduction]

**M. Rysanek:** Je vais essayer de mon mieux de répondre à vos questions. C'est de toute évidence non seulement par l'entremise des provinces, mais surtout par l'entremise des différentes associations industrielles que nous avons fait connaître la proposition de loi. Je pense que les parties intéressées savent que cette loi s'en vient et ils en connaissent également pour la plupart la portée, et je pense notamment aux pourvoyeurs, aux petits exploitants et à tous ceux qui font partie de l'une ou l'autre association industrielle ou professionnelle.

S'agissant du nombre de navires ou de compagnies, je n'ai pas ce renseignement ici, mais je serais heureux de vous le faire parvenir. Nous savons par exemple combien de membres compte l'association qui représente surtout les petits bâtiments. À l'heure actuelle, il y a environ 80 compagnies. Quoi qu'il en soit, nous allons vérifier et nous vous ferons parvenir des données plus complètes.

Votre dernière question est extrêmement complexe. Quel sera l'impact de la loi sur les petits exploitants? Pour ceux qui sont déjà assurés et qui exploitent des bateaux, l'impact sera nul. Leurs frais d'assurance ne changeront pas. Par contre, ceux qui vont devoir s'assurer pour la première fois connaîtront un impact, mais je suis mal placé pour vous donner une estimation. Il faudra que le marché et le secteur de l'assurance fassent des estimations et donnent une idée générale de la chose. Cela aura peut-être des répercussions pour les propriétaires qui n'ont jamais été assurés, des gens qui travaillaient sans assurance, mais ce sont là des cas exceptionnels. Je ne pense pas qu'un grand nombre de propriétaires soient touchés. Il y en a, certes, mais d'après ce que nous avons pu constater de notre côté, la plupart d'entre eux travaillaient déjà dans des conditions raisonnables et sont bien assurés. Pour ceux-là, l'impact sera nul.

[Français]

**M. Pageot:** J'ajouterai que dans les témoignages que nous avons reçus, les seuls points de réserve qui ont été exprimés concernaient les opérateurs de petits navires de plaisance, pour des activités que l'on retrouve sur les lacs ou les pourvoies. C'est le groupe qui, en général, marquait le plus de réserve quant à un régime universel et obligatoire. Il faut comprendre leur position, il y a toujours une décision à prendre quant au rôle de l'État. Une semaine vous leur demandez de suivre un cours pour opérer les moteurs hors bord, une autre semaine un autre cours pour le maniement des armes à feu s'il s'agit d'une expédition de chasse, et cetera.

Encore une fois, c'est une question de dosage. Le régime, en laissant cette option, permet ce dosage pour les petits opérateurs. De plus, les opérateurs commerciaux qui investissent de façon plus importante dans des navires plus onéreux réagissent très bien au régime proposé.

**Senator Poulin:** In southern Ontario, the tourism industry around the Great Lakes is extremely important, be it in Niagara, Toronto or Sault Ste. Marie. My colleagues from southern Ontario will have a number of questions on this bill and how it applies to small commercial enterprises.

**Mr. Pageot:** Cruises in the region are growing rapidly. The owners of ships with large passenger capacities are, for the most part, reacting well to the proposed system. But limits have been set for marina owners in Toronto, where there are ships that belong to corporations or individuals. The question we asked ourselves was where to set the limit. If someone goes out on a Saturday afternoon with a few friends on board, we do not want to subject activities of that type to an essentially commercial system.

[English]

**Senator Callbeck:** You mentioned getting a boat or a ship and having to satisfy the safety requirements. If you are operating just within the province, those are provincial requirements. If you are operating outside the province, they are federal requirements. Is that correct?

**Mr. Gauthier:** No. In effect, safety requirements are an integral requirement of shipping, and that is federal law.

**Senator Callbeck:** Therefore, a person who wants to have a small operation taking tourists out to see the whales or whatever will have to meet the safety requirements. What else?

**Mr. Rysanek:** From the standpoint of this bill, senator, the owner need not meet anything. From the standpoint of this bill, the owner needs to know there is now a liability regime and then should insure against it.

**Senator Callbeck:** I am just wondering outside this bill. If someone wants to set up a small operation, he or she goes and gets a boat. In order to put that boat in the water and charge to take people out to see the whales, that person must meet safety requirements. Is there anything else?

**Mr. Rysanek:** I am not competent to respond to your question, senator. I am sure there is a plethora of requirements and regulations on the safety side, the technical side, and loss prevention side, for which I have no affinity. It is not my field. I was trying to answer your question only from the standpoint of this bill.

**Senator Callbeck:** Are some of those regulations and requirements provincial or are they all federal?

**Mr. Gauthier:** I think that follows from what I said earlier. If it is a safety matter, they are all federal rules adopted under regulations under the Canada Shipping Act. For example, a passenger vessel will be required to have watertight compartmentalization in the structure of the hull, a certain number of lifejackets, perhaps lifeboats. I think my colleague described that there is a plethora of rules. My understanding is that there are

**Le sénateur Poulin:** Dans le sud de l'Ontario il existe une industrie touristique extrêmement importante autour des Grands Lac, que ce soit à Niagara, à Toronto ou à Sault Ste. Marie. Mes collègues du sud de l'Ontario auront beaucoup de questions concernant ce projet de loi et son applicabilité aux petites entreprises commerciales.

**M. Pageot:** Les activités de croisière dans cette région sont en pleine expansion. Les propriétaires de navires qui ont une capacité importante de passagers, pour la majorité, réagissent bien au régime proposé. Là où on a mis des limites, c'est aux propriétaires de marinas de Toronto, où on retrouve des navires appartenant à des corporations ou à des individus. La question qu'on se posait était de savoir où se situait la limite. Si quelqu'un fait une excursion le samedi après-midi avec quelques amis à bord d'un bateau, nous ne voulons pas assujettir des activités de ce genre à un régime essentiellement commercial.

[Traduction]

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez parlé d'acheter un bateau ou un navire et d'assurer sa conformité en matière de sécurité. Mais si le bateau est utilisé sur le territoire d'une province, les conditions à respecter sont celles qui sont fixées par la province. Si le bateau est utilisé hors de la province, ce sont les conditions imposées par le fédéral. Est-ce que je me trompe?

**M. Gauthier:** Non. Effectivement, les critères de sécurité font partie intégrante du domaine du transport maritime et sont régis par la loi fédérale.

**Le sénateur Callbeck:** Par conséquent, si quelqu'un veut emmener des touristes voir les baleines, il faut qu'il respecte ces critères de sécurité. Quoi d'autre?

**M. Rysanek:** Selon le projet de loi, sénateur, le propriétaire ne doit rien faire d'autre. Il faut simplement qu'il sache qu'il y a maintenant un régime de responsabilité civile et qu'il doit s'assurer en conséquence.

**Le sénateur Callbeck:** Mais hors du cadre exclusif du projet de loi, si quelqu'un veut travailler à la petite semaine, il n'a qu'à acheter un bateau. Mais pour pouvoir mettre son bateau à l'eau et demander de l'argent aux gens pour aller voir les baleines, il doit quand même respecter les conditions prescrites en matière de sécurité. Y a-t-il autre chose?

**M. Rysanek:** Je ne suis pas compétent dans ce domaine, sénateur. Je suis persuadé qu'il y a une pléthore de conditions et de règlements régissant la sécurité, l'aspect technique et la prévention des pertes, mais je ne les connais pas car ce n'est pas mon domaine. J'essaie simplement de répondre à votre question dans le contexte du projet de loi.

**Le sénateur Callbeck:** Ces conditions et règlements sont-ils tous fédéraux ou y en a-t-il également qui relèvent des provinces?

**M. Gauthier:** Je pense que c'est ce que je vous disais un peu plus tôt. S'il s'agit d'une question de sécurité, ce sont exclusivement des règles fédérales adoptées en vertu de la réglementation d'application de la Loi sur la marine marchande. Ainsi, un navire transportant des passagers est tenu d'avoir des compartiments étanches, un nombre déterminé de gilets de sauvetage, voire des canots de sauvetage. Je pense que mon



about 100 to 115 regulations adopted under the Canada Shipping Act. They will include regulations on dispensing food and a whole host of areas that are covered by the technical half of the Department of Transport, the group that deals with safety and security. Pollution prevention is another example. Bilge pumps have to be installed and so on. There is a host of regulations, all federal, and they all must be complied with. Some regulations not only have to be complied with but also require some operators actually to have certificates. You have to be inspected. You need a piece of paper that says you can apply and so on. It depends on the size of the ship and the voyage that it is involved in. It is quite a story. An awful lot of rules apply; I can assure you of that.

**Senator Callbeck:** If you buy a boat to take people out to see whales, are all of your requirements federal? Do you not have to go to the provincial government at all?

**Mr. Gauthier:** I am not 100 per cent clear. If the whale-watching were in the province of Quebec, in internal waters like Lac Saint-Jean, for example, or some such place, if there were whales, or if you were going to see the salmon jump, that is intraprovincial water, and there may be a requirement on the commercial or enterprise side for an operator trying to put a boat in the water to obtain a permit from some department in the Quebec. I am not aware of any such requirement in the province of Ontario, although it is feasible there could be such.

When it comes to the safety of the operation of the craft and of the persons on board, that is the area of navigation and shipping, which is federal.

**Senator Furey:** My first question follows from the comments of Senator Poulin. From discussions that officials have had with small craft owners, do we have any statistics on the average insurance cost as a percentage of total operating costs?

My second question is this: In the small craft business, is it not more likely that the marketplace will eventually police many of the concerns that we have heard expressed here this morning? For example, if I am considering booking with company A, and I know company A is advertising insurance for passengers and that company B is not, then I know who I am going whale-watching with. The marketplace, over a short period of time, would look after many of the concerns raised about these insurance issues.

**Mr. Rysanek:** I will deal with your last question first.

There is certainly the expectation that over time, when the regime is well in place, when the industry gets used to it, when it has had a chance to get quotes from the market for insurance premiums, owners will act responsibly. Those who will not act responsibly will leave the market. Over time, we have a reasonable expectation of that. I do not know whether the industry

collègue vous a dit qu'il y avait une pléthore de règles les plus diverses et si je ne me trompe pas, il devrait y avoir entre 100 et 115 règlements différents en vertu de la Loi sur la marine marchande. Il y a des règlements qui concernent la nourriture servie à bord et toute une série d'autres domaines qui sont couverts par le volet technique du ministère des Transports, les services qui s'occupent de la sécurité et de la protection. La prévention de la pollution est un autre exemple. Il faut que les navires aient des pompes de cale et ainsi de suite. Il y a une foule de règlements, exclusivement fédéraux, et tous doivent être respectés. Certains règlements doivent non seulement être respectés, mais ils exigent également que certains exploitants aient un certificat. Il faut des inspections. Il faut un bout de papier qui y dise que vous pouvez faire la demande et ainsi de suite. Tout dépend du tonnage du bateau et de l'usage qui en sera fait. C'est une longue histoire. Je puis vous assurer qu'il y a un nombre énorme de règles qui s'appliquent.

**Le sénateur Callbeck:** Si vous achetez un bateau pour faire des excursions afin d'observer des baleines, est-ce que toutes les exigences sont fédérales? Vous n'avez pas du tout à communiquer avec le gouvernement provincial?

**M. Gauthier:** Je ne suis pas sûr à 100 p. 100. Si l'excursion pour l'observation de baleines était au Québec, dans les eaux intérieures comme au lac Saint-Jean, par exemple, ou à un endroit semblable, s'il y avait des baleines, ou si vous sortiez pour voir les saumons sauter, comme il s'agit d'eaux interprovinciales, tout exploitant qui veut offrir ce service serait peut-être obligé de communiquer avec un ministère du gouvernement québécois afin d'obtenir un permis. Je ne suis pas au courant de telles exigences en Ontario, mais elles pourraient exister.

L'opération sécuritaire du navire et la sécurité des passagers relèvent de la navigation et l'activité maritime, qui sont de compétence fédérale.

**Le sénateur Furey:** Ma première question découle des commentaires du sénateur Poulin. À la suite des discussions des fonctionnaires avec les propriétaires de petites embarcations, avons-nous des statistiques sur les coûts moyens d'assurance en tant que pourcentage des coûts d'exploitation?

Voici ma deuxième question: dans le secteur des petites embarcations, ne croyez-vous pas que le marché finira par encadrer bien des préoccupations qui ont été exprimées ici ce matin? Par exemple, si je pense réserver avec la compagnie A, et je sais que la documentation sur la compagnie A prévoit une assurance pour les passagers et que ce n'est pas le cas pour la compagnie B, et bien je sais avec qui je vais faire cette excursion pour aller voir des baleines. À court terme, le marché pourrait s'occuper de bien des préoccupations soulevées à propos de l'assurance.

**M. Rysanek:** Je vais commencer par votre dernière question.

Une fois que le régime sera bien établi, que l'industrie s'y habituera, et qu'elle aura eu l'occasion d'obtenir des estimations pour les primes d'assurance, nous nous attendons à ce que les propriétaires agissent de façon responsable. Ceux qui ne le font pas vont quitter le marché. Avec le temps, il est raisonnable de s'attendre à cela. Je ne sais pas si l'industrie, dans sa stratégie de



will actually advertise compliance or response to the law as part of its marketing technique; but such would be a reasonable expectation.

With respect to your first question, senator, the only thing I can suggest is that we will try to get back to you following the appearance of the insurance industry. If you do not find the insurance industry has provided sufficient response to the cost of insurance today and the cost of insurance in the future, we will do some research.

**Senator Furey:** It would be good to know, on this particular issue, whether we are talking about 5 per cent, 10 per cent or 15 per cent of total operating costs.

**The Chairmanman:** Thank you very much for the answers to our questions. We will have more witnesses as there are so many questions to be answered.

The committee adjourned.

commercialisation, va parler ouvertement du fait qu'elle respecte la loi, mais ce serait une attente raisonnable.

Quant à votre première question, sénateur, tout ce que je peux vous dire c'est que nous essayerons de vous fournir une réponse après la comparution de l'industrie de l'assurance. Si l'industrie ne vous fournit pas suffisamment de réponses quant aux coûts d'assurance actuels et futurs, nous ferons des recherches.

**Le sénateur Furey:** Ce serait une bonne idée de savoir, dans ce cas particulier, s'il s'agit de 5 p. 100, 10 p. 100 ou 15 p. 100 des coûts d'exploitation.

**La présidente:** Merci beaucoup d'avoir répondu à nos questions. Nous entendrons d'autres témoins, car il y a tant de questions pour lesquelles nous voulons des réponses.

La séance est levée.

---



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Cœur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Cœur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

WITNESSES—TÉMOINS

**Tuesday, April 11, 2000**

*Officials from Transport Canada*

André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs;

Jerry Rysanek, Director, International Marine Policy and  
Liability;

Mark Gauthier, Senior Counsel, Legal Services.

**Le mardi 11 avril 2000**

*Hauts fonctionnaires de Transports Canada:*

André Pageot, directeur général, Politiques et programmes  
maritimes;

Jerry Rysanek, directeur, Politique maritime internationale et  
responsabilité civile;

Mark Gauthier, conseiller juridique, Services juridiques.



Second Session  
Thirty-sixth Parliament, 1999-2000

SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

## Transport and Communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

---

Tuesday, May 2, 2000

---

Issue No. 11

**Second meeting on:**  
The Marine Liability Act (Bill S-17) and  
the Establishment of a Subcommittee  
on Transportation Safety

---

WITNESSES:  
(See back cover)

Deuxième session de la  
trente-sixième législature, 1999-2000

SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

## Transports et des communications

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

---

Le mardi 2 mai 2000

---

Fascicule n° 11

**Deuxième réunion concernant:**  
La loi sur la responsabilité en  
matière maritime (Projet de loi S-17)  
et la création d'un sous-comité  
sur la sécurité des transports

---

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
* Boudreau, P.C.	(or Kinsella)
(or Hays)	Perrault, P.C.
De Bané, P.C.	Poulin
Finestone, P.C.	Roberge
Furey	Spivak
Johnson	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

### *Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Kirby substituted for that of the Honourable Senator Maheu (*May 1, 2000*).

The name of the Honourable Senator De Bané, P.C., substituted for that of the Honourable Senator Callbeck (*May 1, 2000*).

The name of the Honourable Senator Finestone, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Furey (*May 1, 2000*).

The name of the Honourable Senator Furey substituted for that of the Honourable Senator Kirby (*May 1, 2000*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
* Boudreau, c.p.	(ou Kinsella)
(ou Hays)	Perrault, c.p.
De Bané, c.p.	Poulin
Finestone, c.p.	Roberge
Furey	Spivak
Johnson	

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

### *Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Kirby substitué à celui de l'honorable sénateur Maheu (*le 1<sup>er</sup> mai 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur De Bané est substitué à celui de l'honorable sénateur Callbeck (*le 1<sup>er</sup> mai 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Finestone, c.p., est substitué à celui de l'honorable sénateur Furey (*le 1<sup>er</sup> mai 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Furey est substitué à celui de l'honorable sénateur Kirby (*le 1<sup>er</sup> mai 2000*).

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Journals* of the *Senate*, Tuesday, March 21, 2000:

The Honourable Senator Bacon moved, seconded by the Honourable Senator Joyal, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and make recommendations upon the state of transportation safety and security in Canada and to complete a comparative review of technical issues and legal and regulatory structures with a view to ensuring that transportation safety and security in Canada are of such high quality as to meet the needs of Canada and Canadians in the twenty-first century; and

That the papers and evidence received and taken on the subject and the work accomplished by the Special Senate Committee on Transportation Safety and Security during the First Session of the Thirty-sixth Parliament be referred to the Committee; and

That the Committee submit its final report no later than December 31, 2000.

The question being put on the motion, it was adopted.

*Le greffier du Sénat,*

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux* du *Sénat* du mardi 21 mars 2000:

L'honorable sénateur Bacon propose, appuyée par l'honorable sénateur Joyal, c.p.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, afin de présenter des recommandations, l'état de la sécurité des transports au Canada et la question de la sécurité des transports au Canada et pour mener une étude comparative des mécanismes techniques, juridiques et réglementaires, dans le but de vérifier que la sécurité des transports au Canada est d'une qualité telle qu'elle répondra aux besoins du Canada et des Canadiens au prochain siècle; et

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus sur la question par le comité sénatorial spécial de la Sécurité des transports dans la première session de la trente-sixième législature soient déferés au Comité; et

Que le Comité soumette son rapport au plus tard le 31 décembre 2000.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, May 2, 2000  
(17)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:06 a.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, De Bané, P.C., Forrestall, Furey, Poulin and Spivak (7).

*In attendance:* The official reporters of the Senate and Martin Brennan, special advisor to the committee.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on April 4, 2000, the committee proceeded to study Bill S-17. (*See Issue No. 10, Wednesday, March 1<sup>st</sup>, 2000 and Tuesday, April 11, 2000 for full text of the Order of Reference.*)

**WITNESSES:**

*From The Shipping Federation of Canada:*

Gilles Bélanger, President and CEO;

Sonia Simard, Director, Policy and Government Affairs.

*From Canadian Maritime Law Association:*

A. Barry Oland, President.

The witnesses made a presentation and answered questions. The Committee proceeded to discuss future business.

It was moved by the Honourable Senator Forrestall, —

That a Subcommittee on Transportation Safety be established to study matters relating to transportation safety which may be referred to it from time to time by the Committee.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

It was moved by the Honourable Senator Forrestall, —

That the Subcommittee consist of five (5) members, three (3) of whom shall constitute a quorum.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

It was moved by the Honourable Senator Forrestall, —

That the initial membership of the Subcommittee on Transportation Safety be as follows: the Honourable Senators Adams, Callbeck, Forrestall, Perrault, P.C. and Roberge; and

That a substitution in membership be communicated to the Clerk of the Subcommittee

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

It was moved by the Honourable Senator Forrestall, —

That the Subcommittee be authorized to send for persons, papers and records, whenever required, and to print from day to day such papers and evidence as may be ordered by it.

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le MARDI 2 mai 2000  
(17)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 6, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, De Bané, c.p., Forrestall, Furey, Poulin et Spivak (7).

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 4 avril 2000, le comité examine le projet de loi S-17 (*l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n<sup>o</sup> 10 du mercredi 1<sup>er</sup> mars 2000, et dans celui du mardi 11 avril 2000*).

**TÉMOINS:**

*De la Fédération maritime du Canada:*

Gilles Bélanger, président et chef de la direction;

Sonia Simard, directrice, Politiques et affaires gouvernementales.

*De l'Association canadienne de droit maritime:*

A. Barry Oland, président.

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions. Le comité discute ensuite de ses travaux futurs.

L'honorable sénateur Forrestall propose —

Qu'un sous-comité de la sécurité des transports soit créé afin d'examiner les questions liées à la sécurité des transports qui pourraient lui être renvoyées de temps à autre par le comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Forrestall propose —

Que le sous-comité soit composé de cinq (5) membres, dont trois (3) constitueront le quorum.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Forrestall propose —

Que le sous-comité de la sécurité des transports soit composé dans un premier temps des honorables sénateurs Adams, Callbeck, Forrestall, Perrault, c.p., et Roberge; et

Que les noms des remplaçants soient communiqués au greffier du sous-comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Forrestall propose —

Que le sous-comité soit autorisé à inviter les témoins qu'il juge nécessaire et à exiger la production de documents et de dossiers au besoin, de même qu'à les faire publier au jour le jour.



The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

It was moved by the Honourable Senator Forrestall, —

That the committee's power to permit coverage by electronic media of meetings be conferred on the subcommittee.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

It is moved by the Honourable Senator Forrestall, —

That the study on upon the state of transportation safety and security in Canada and to complete a comparative review of technical issues and legal and regulatory structures, referred to the Committee by the Senate on March 21, 2000, be referred to the Senate Subcommittee on Transportation Safety for consideration and report pursuant to the Rules of the Senate.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

At 10:10 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Forrestall propose —

Que le comité autorise le sous-comité à permettre la diffusion de ses délibérations publiques par les médias d'information électroniques.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Forrestall propose —

Que l'étude sur l'état de la sécurité des transports, qui englobe une étude comparative des considérations techniques et des structures juridiques et réglementaires, renvoyée au comité par le Sénat le 21 mars 2000, soit confiée au sous-comité de la sécurité des transports pour qu'il y procède et en fasse rapport conformément au Règlement du Sénat.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 10 h 10, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 2, 2000

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 a.m. to consider Bill S-17, respecting marine liability, and to validate certain bylaws and regulations.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

**The Chairman:** Since we have a quorum, the meeting will now come to order. Unfortunately, there is no one here representing the Conservative Party, but I believe senators will be arriving shortly.

[*English*]

I wish to welcome the representatives of the Shipping Federation of Canada. Please proceed with your presentation.

**Mr. Gilles Bélanger, President, The Shipping Federation of Canada:** We wish to thank the committee for providing the federation this opportunity to submit its views on issues relating to the Marine Liability Act.

[*Translation*]

The Shipping Federation of Canada represents virtually all international shipping companies that trade in and from ports in Atlantic Canada, the St. Lawrence and the Great Lakes.

[*English*]

The federation's membership consists of Canadian companies that own, operate or act as agents for the ocean-going vessels transporting our nation's imports and exports between Eastern Canada and overseas ports. The type of vessels represented by our members vary from a 25,000-tonne bulk carrier to large container vessels and tankers.

The federation participated in some of the department's consultations on the drafting of Bill S-17 and we support the objectives of the proposed Marine Liability Act. We welcome the consolidation of marine liability regimes regarding passengers, property damages, and pollution claims within one instrument. We believe that the one-stop approach provided in the bill will be user-friendly for ship owners and their representatives when trading in Canadian waters.

Furthermore, we concur with the bill's philosophy of incorporating international conventions in Canadian legislation by reproducing the integral text of the convention in annexes to the legislation rather than attempting to write a Canadian version of the convention. We believe that this is an effective means of preventing the kinds of interpretation problems that may occur when conventions are rewritten into legislation and of facilitating the ability of all parties to understand the obligations imposed on shipowners or others.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 2 mai 2000

Le comité sénatorial permanent des transports et de communications se réunit aujourd'hui à 9 h 00 pour étudier le projet de loi S-17, Loi concernant la responsabilité en matière Maritime et la validité de certains règlements.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**La présidente:** Comme nous avons le quorum, nous allons commencer. Malheureusement, il n'y a pas de sénateurs représentant le Parti conservateur pour l'instant, mais ils arriveront un peu plus tard.

[*Traduction*]

Je souhaite la bienvenue aux représentants de la Fédération maritime du Canada. Vous pouvez maintenant commencer votre présentation.

**M. Gilles Bélanger, président, Fédération maritime du Canada:** Nous tenons à remercier le comité d'offrir à la Fédération cette occasion d'exposer ses points de vue sur les questions relatives à la Loi concernant la responsabilité en matière maritime.

[*Français*]

La Fédération maritime du Canada représente la presque totalité des transporteurs maritimes internationaux qui font affaires dans les ports de l'Atlantique, du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

[*Traduction*]

Les membres de la Fédération sont des compagnies canadiennes propriétaires ou exploitantes de long-courriers qui transportent les produits importés et exportés entre l'est du Canada et les ports étrangers, ou qui agissent à titre d'agents pour eux. Nos membres représentent des navires allant du vraquier de 25 000 tonnes aux grands conteneurs en passant par les navires pétroliers.

La Fédération a participé à certaines des consultations qu'a tenues le ministère sur la rédaction du projet de loi S-17, et nous appuyons les objectifs de la loi qui est proposée concernant la responsabilité en matière maritime. Nous accueillons favorablement le regroupement des régimes de responsabilité maritime relatifs aux passagers, aux dommages matériels et aux déclarations de pollution sous une seule loi. Nous sommes d'avis que l'approche à guichet unique que propose le projet de loi sera conviviale pour les propriétaires de navire et leurs représentants quand ils seront en eaux canadiennes.

De plus, nous sommes d'accord avec le concept que soutient le projet de loi visant à incorporer les accords internationaux dans les lois du Canada en joignant le texte intégral de ces accords en annexe des lois plutôt que de tenter d'en formuler une version canadienne. Selon nous, c'est un moyen efficace de prévenir le genre de problèmes d'interprétation qui peut survenir lorsque les accords sont reformulés dans des lois, et aussi de permettre à toutes les parties de mieux comprendre les obligations faites aux propriétaires de navire et autres intéressés.

We also believe that such an approach may result in a more efficient process for implementing international conventions in Canada by providing a national instrument that is easier to amend.

Looking into the specifics of the proposed legislation, the federation supports the implementation of the Athens Convention to regulate the liability for the carriage of passengers by water, in Part 4 of the act, in order to bring Canada in line with the international regime.

We concur with the clarification of the rules on apportionment of liability in the event of marine claims, as contained in Part 2 of Bill S-17. We also support Parts 3 to 5 and Part 6 of the proposed act as these sections relate to shipowners' liability for damages to cargo or civil liability for pollution claims.

It is our understanding that members of this committee have had questions with regard to new liability regimes and their associated costs of insurance. As far as large commercial vessels are concerned, the cost of insurance for items such as passenger injuries, cargo damages, pollution claims, or damage to the structure of the vessel amounted to about 5 to 10 per cent of the shipowners' operating costs in 1998. Since the various liability regimes compiled in Bill S-17 reflect international conventions, these regimes will not be an issue for our members, who will be able to secure marine insurance on the international market.

Before we conclude our presentation, we would just comment on clause 46 of Bill S-17, which provides for the introduction of a jurisdiction clause in the event of a dispute involving the carrier's liability for damages to goods. More specifically, clause 46 states that under certain circumstances, a claimant may elect to ignore the forum agreed upon in the contract and unilaterally institute proceedings in Canada. The federation is well aware that some countries have either introduced or are considering the introduction of similar or even more far-reaching jurisdiction clauses. One example is the cargo legislation currently under study in the United States, US COGSA 99. Although the federation does not support the nature of such jurisdictional clauses, it recognizes that the introduction of clause 46 may be necessary in the context of the actions taken by other trading partners. Although the policy contained in clause 46 is based in part on the Hamburg Rules — and, we must be cognizant of the fact that these rules have not yet been implemented in Canada nor have they received significant support around the world — we are concerned with the splintering of the regime resulting from clause 46 and similar clauses in the legislation of other countries. In our opinion, this approach introduces uncertainties in commercial transactions whereby an element of the agreement — that is, the forum for dispute — is modified by a national legislation.

Nous pensons aussi que ce genre de démarche peut rendre plus efficace le processus de mise en oeuvre des accords internationaux au Canada en constituant un instrument législatif national qui soit plus facile à modifier.

À l'examen des détails de la loi proposée, la Fédération soutient la mise en oeuvre de la Convention d'Athènes en vue de réglementer la responsabilité en matière de transport de passagers par eau, à la partie 4 de la loi, de manière à ce que les règles en vigueur au Canada puissent être conformes au régime international.

Nous sommes d'accord avec la clarification des règles de base sur le partage des responsabilités en cas de procédure en matière maritime, que l'on trouve à la partie 2 du projet de loi S-17. Nous appuyons aussi les parties 3 à 5 et la partie 6 du projet de loi proposé, en ce qu'elles concernent la responsabilité des propriétaires de navire pour les dommages à leur cargaison, ou leur responsabilité civile en ce qui touche les réclamations relatives à la pollution.

Nous avons appris que les membres de ce comité s'interrogeaient sur les nouveaux régimes de responsabilité et les coûts afférents des assurances. En ce qui concerne les grands navires commerciaux, le coût de l'assurance portant sur les blessures aux passagers, les dommages à la cargaison, les réclamations relatives à la pollution ou les dommages à la structure du navire ont représenté 5 à 10 p. 100 des coûts d'exploitation des propriétaires de navire en 1998. Comme les divers régimes de responsabilité rassemblés dans le projet de loi S-17 reflètent les accords internationaux, ils ne poseront pas de problème à nos membres, qui seront en mesure de souscrire des assurances maritimes sur le marché international.

Avant de terminer mon exposé, j'aimerais commenter l'article 46 du projet de loi S-17, qui prévoit une nouvelle clause attributive de compétence dans le cas d'un litige concernant la responsabilité du transporteur pour les dommages aux biens. Plus précisément, l'article 46 établit que dans certaines circonstances, un réclamant peut décider de ne pas passer par le tribunal dont il a été convenu dans le contrat et décider unilatéralement d'intenter une procédure au Canada. La Fédération est bien consciente que certains pays ont déjà adopté ou envisagent d'adopter des dispositions semblables, ou même encore plus lourdes de conséquence. Je peux donner en exemple la loi sur les cargaisons qui fait actuellement l'objet d'un examen aux États-Unis, le projet de loi US COGSA 99. Bien que la Fédération n'appuie pas la nature de telles dispositions juridiques, elle reconnaît qu'une disposition comme celle qui est prévue à l'article 46 pourrait être nécessaire dans le contexte des mesures adoptées par d'autres partenaires commerciaux. Bien que la politique sur laquelle est fondé l'article 46 s'inspire en partie des règles de Hambourg — et nous devons reconnaître que ces règles n'ont pas encore été mises en oeuvre au Canada et qu'elles n'ont pas non plus reçu un appui important dans le reste du monde — nous craignons que l'article 46 et d'autres dispositions semblables que pourraient renfermer les lois d'autres pays puissent provoquer l'éclatement du régime. Selon nous, cette approche introduit des facteurs d'incertitude dans des transactions commerciales parce qu'un



In view of the importance of the legislation as a whole, our objective with regard to clause 46 is not to request an amendment but to urge the Canadian government to complement the approach proposed in Bill S-17 by actively participating in the modernization of the international cargo liability regime, with a view to limiting the proliferation of unilateral national approaches to international marine transportation. In addition, should Canada introduce the notion of confidential contracts in its review of the Shipping Conference Exemption Act, such contracts should then be exempted from the application of clause 46, as they would reflect a clear consent between the parties.

In conclusion, the Shipping Federation of Canada supports the objectives of Bill S-17 and we urge the committee to facilitate expeditious passage of this legislation. We thank the committee for its attention and we welcome questions that members may have.

[Translation]

**The Chairman:** Because the bill, as it is now worded, does not require shipowners to secure liability insurance, this has prompted some reactions from my Senate colleagues. Could you elaborate further on this point? What percentage of your membership already has liability insurance covering passengers and their property? Would requiring shipowners to have liability insurance pose a threat to the competitiveness of Canada's shipping industry?

**Mr. Bélanger:** I will defer to my colleague Ms Simard.

**Ms Sonia Simard, Director, Policy and Government Affairs, Shipping Federation of Canada:** Regarding liability insurance, our members, namely commercial vessel, container vessel and oil tanker owners, are insured with protection and indemnity clubs, which are in fact mutual insurance companies.

[English]

In that regard, we do not believe that the insurance requirement from the new liability on passengers will be an issue for us. Most of our members are covered through their PNI coverage policy or protection and indemnity clubs. As far as the issue of insurance for passengers, this is not an issue with regard to large commercial vessels such as those represented by us.

[Translation]

**The Chairman:** Part 6 of the bill relates to liability for damages for pollution claims. Do you have any idea of the number of vessels that have been charged with polluting Canadian waters in recent years?

élément de l'accord — soit le tribunal de règlement des litiges — est modifié par une loi nationale.

Devant l'importance de cette loi dans son ensemble, notre objectif, relativement à l'article 46, n'est pas de demander un amendement, mais plutôt de recommander vivement au gouvernement de parfaire l'approche proposée dans le projet de loi S-17 en participant activement à la modernisation du régime international de responsabilité des cargaisons, en vue de limiter la prolifération d'approches nationales unilatérales du transport maritime international. De plus, si le Canada devait intégrer la notion de contrats confidentiels dans son examen de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, de tels contrats devraient être exclus de l'application de l'article 46, puisqu'ils découleraient d'une entente claire entre les parties concernées.

Pour terminer, la Fédération maritime du Canada appuie les objectifs du projet de loi S-17 et nous recommandons vivement au comité de favoriser l'adoption expéditive de cette loi. Nous remercions le comité de son attention et nous répondrons avec plaisir aux questions des membres.

[Français]

**La présidente:** Le projet de loi, dans sa forme actuelle, n'obligeant pas les propriétaires de bateaux à souscrire à une assurance responsabilité, a suscité quelques réactions chez mes collègues sénateurs. Pourriez-vous élaborer davantage sur ce point? Avez-vous une idée du pourcentage de vos membres qui détiennent déjà une assurance responsabilité couvrant les passagers et leurs biens? L'imposition obligatoire d'une assurance responsabilité mettrait-elle en danger la compétitivité de l'industrie maritime au Canada?

**M. Bélanger:** Je voudrais déférer la question à ma collègue, madame Simard.

**Mme Sonia Simard, directrice, Politiques et affaires gouvernementales, Fédération maritime du Canada:** En ce qui concerne la question d'assurance sur la responsabilité, nos membres, qui sont les navires commerciaux, les navires-conteneurs et les pétroliers, sont assurés auprès de ce qu'on appelle les "protection and indemnity clubs" qui sont des mutuelles d'assurance ayant pour clients des propriétaires de navires.

[Traduction]

À ce propos, nous ne pensons pas que l'exigence d'assurance relative à la nouvelle responsabilité à l'égard des passagers nous posera de problème. La plupart de nos membres sont protégés par le biais de leur police d'assurance de passagers et les mutuelles d'indemnisation. Pour ce qui est de l'assurance des passagers, donc, ce n'est pas un problème pour les grands navires commerciaux que nous représentons.

[Français]

**La présidente:** La sixième partie du projet de loi couvre les questions de responsabilité et de dédommagement en matière de dépollution maritime. Avez-vous une idée précise du nombre de bateaux qui auraient été accusés de déversement de polluants dans les eaux canadiennes au cours des dernières années?

**Ms Simard:** I do not have the exact figures. However, when we talk about pollution, it is important to draw a distinction between major incidents like the Erika spill off the coast of France and what is referred to as unreported spills.

As for the exact number of vessels charged, I think the Federation and perhaps even the department would be hard pressed to give you specific figures. That is one of the problems that Federation members and Transport Canada would like to resolve.

[English]

We do not believe this should be happening. The vessels that are involved in such incidents are still limited in number. However, they are not "good-practice" vessels, and we want this problem to be addressed as much as you do. We believe that Transport Canada, in conjunction with Environment Canada, is currently looking at some techniques that would use aviation and radar to trace these vessels so that we can link the oil trace with the offending vessel. That would allow us, first, to prevent an occurrence and, second, to get a better idea on the numbers of vessels involved. That is as concrete as it can get.

**Senator Furey:** Thank you for coming here this morning. My question concerns your comments on clause 46. We realize that clause 46 is based on the Hamburg Rules. I am not certain what you mean by your concern with the splintering of the regime resulting from clause 46. Could you highlight that concern for the committee?

**Mr. Bélanger:** Many countries are adopting similar provisions in their laws that provide for uncertainties in contracts of carriage. When the parties enter into an agreement, they may jointly select a forum for dispute. If it happens to go to a country that has that type of legislation, then that forum for dispute may be changed, under certain conditions, by the receiver of the cargo. That is what I meant when I referred to the splintering of the regime.

Ideally, there should be an international regime that covers the liability, independent of where it is coming from or going to in that particular issue. As in all contractual arrangements, parties may decide on the forum for dispute and, generally, the laws that will govern the agreement. That is a deviation from commercial practices that do exist in commerce in general.

As I said earlier, we recognize that we do not have much of a choice in Canada. From a foreign owner's point of view, shipping companies that trade under foreign pavilions or foreign flags should, with their clients, be able to decide on the forum for dispute. From a practical point of view, though, because this is happening all around the world, and speaking as a Canadian, I think the opportunity provided by clause 46 should be available to Canadians, as it is to Americans or Australians or Norwegians. We are expressing our concerns, but because of that situation we are not opposing the clause.

**Mme Simard:** Il n'existe pas de chiffre précis. Par contre, lorsqu'on regarde la question de la pollution, il est important de faire une distinction entre les incidents majeurs comme celui de l'Erika sur les côtes de la France et ce qu'on appelle les déversements non rapportés.

Concernant les incidents qui surviennent, je crois que la fédération et peut-être même le département auraient quelques problèmes à vous fournir des chiffres concrets. C'est un problème que voudraient régler les membres de la fédération et de Transport Canada.

[Traduction]

Nous ne pensons pas que ce genre de choses devrait arriver. Les navires concernés par ce genre d'incidents sont encore en nombre limité. Cependant, ils n'appliquent pas les «bonnes pratiques», et nous voudrions autant que vous voir ce problème réglé. Je crois que Transports Canada examine actuellement avec Environnement Canada diverses techniques qui recourent aux avions et aux radars pour suivre la trace de ces navires et faire le lien entre la nappe d'huile avec le navire fautif. Nous pourrions ainsi, premièrement, prévenir de tels incidents et, deuxièmement, nous faire une meilleure idée du nombre de navires concernés. Il ne pourrait pas y avoir plus concret que ça.

**Le sénateur Furey:** Je vous remercie d'être venus ici ce matin. Ma question porte sur le commentaire que vous avez fait au sujet de l'article 46. Nous voyons bien que cet article s'inspire des règles de Hambourg. Je ne suis pas sûr de comprendre ce que vous voulez dire en parlant de votre crainte d'un éclatement du régime, qu'entraînerait l'article 46. Pourriez-vous vous expliquer au comité?

**M. Bélanger:** De nombreux pays sont en train d'adopter des dispositions semblables dans leurs lois, qui parent aux incertitudes des contrats de transport. Lorsque les parties concluent une entente, ils peuvent ensemble choisir un tribunal de règlement des différends. Si cela se passe dans un pays qui applique ce genre de lois, le destinataire de la cargaison peut, sous certaines conditions, désigner un autre tribunal. C'est ce que je voulais dire par l'éclatement du régime.

Idealement, il devrait y avoir un régime international qui détermine la responsabilité, quel que soit l'expéditeur ou le destinataire de la cargaison, dans un cas particulier. Comme pour toutes les ententes contractuelles, les parties peuvent désigner le tribunal de règlement du litige et, généralement, les lois qui régiront l'entente. Ce n'est pas conforme aux pratiques commerciales en vigueur dans le commerce en général.

Comme je le disais tout à l'heure, nous reconnaissons n'avoir pas vraiment de choix au Canada. Du point de vue d'un propriétaire étranger, les compagnies de navigation qui arborent un pavillon étranger devraient, avec leurs clients, pouvoir décider du tribunal de règlement du litige. Sur le plan pratique, cependant, parce que cela arrive dans le monde entier, et selon mon point de vue de Canadien, je pense que la flexibilité qu'offre l'article 46 devrait être aussi offerte aux Canadiens, comme elle l'est aux Américains, aux Australiens ou aux Norvégiens. Nous exprimons nos préoccupations, mais en raison de cette situation, nous ne nous opposons pas à cette disposition.



**Senator Furey:** In your opinion, Mr. Bélanger, what would be the downside if we were to introduce an amendment to address that particular concern? Is it just that it is not being done in other countries?

**Ms Simard:** In Australia and the Scandinavian countries, there are some jurisdictional clauses that do provide for a national forum. The US COGSA 99 is currently looking into introducing "one jurisdiction" clauses. In the past, their jurisprudence has always brought the suits back to the United States.

**Senator Furey:** Everyone loves the U.S. — for litigation!

**Ms Simard:** We already have jurisdiction clauses that other countries, such as France and the U.K., are considering. When we look at jurisdiction clauses we may want to look at arbitration and jurisdiction itself. Indeed, under the 1958 New York Convention on Arbitration the countries that are party to that agreement have agreed to recognize the arbitration jurisdiction in a clause.

Countries, such as Canada, are part of that convention. It is an issue of interpretation, and the jurisdiction clauses are stretching those types of elements. We can debate the interpretation because we do live in a world with developments, but, were we to go into more of an international negotiation of a regime, we would stop having the proliferation of national instruments. We certainly hope to see that development in the coming years.

**Senator Furey:** You are quite satisfied to leave it as urging the Canadian government to limit the proliferation of national approaches, to use Mr. Bélanger's term?

**Mr. Bélanger:** Yes.

[Translation]

**Senator Poulin:** As Federation President, whose interests are you representing, Mr. Bélanger? Who exactly are the members of your federation?

**Mr. Bélanger:** The Shipping Federation of Canada represents owners and operators of vessels under foreign registry trading in and from ports in Eastern Canada, the Great Lakes, the St. Lawrence Seaway and Atlantic Canada. A different association represents Canadian shippers.

To the extent that they trade to and from ports in Eastern Canada, all vessels operating under foreign registry, whether Canadian or otherwise, are represented by the Federation. They are represented directly if they have an office in Canada or indirectly, through their agents in Canada, if they have no offices here.

**Senator Poulin:** And the Federation has how many members?

**Mr. Bélanger:** It has 75 members, sixty-five of whom are agents. Few shipping companies have offices in Canada, but despite this fact, some 300 international steamship lines trade in

**Le sénateur Furey:** D'après vous, monsieur Bélanger, quel problème y aurait-il à que nous fassions un amendement pour parer à cet aspect particulier? Est-ce que c'est seulement qu'aucun autre pays ne le fait?

**Mme Simard:** En Australie et dans les pays scandinaves, il existe certaines clauses de juridiction qui prévoient l'intervention d'un tribunal international. Les Américains envisagent actuellement, dans la loi US COGSA 99, d'introduire des clauses de «juridiction unique». Dans le passé, leur jurisprudence a toujours fait en sorte que les procès se déroulent aux États-Unis.

**Le sénateur Furey:** La belle popularité des États-Unis — pour les litiges!

**Mme Simard:** Nous avons déjà des clauses de juridiction que d'autres pays, comme la France et la Grande-Bretagne, envisagent actuellement. Quand on examine ce genre de clause, il peut être utile de prévoir les aspects de l'arbitrage et de la juridiction. De fait, en vertu de la Convention de New York sur l'arbitrage conclue en 1958, les pays signataires de la Convention ont convenu de reconnaître la juridiction en matière d'arbitrage dans une clause.

Certains pays, comme le Canada, sont liés par cette convention. C'est une question d'interprétation, et les clauses de juridiction y sont sujettes. Nous pourrions débattre de l'interprétation parce que nous vivons effectivement dans un monde en évolution, mais si nous devons adopter un régime de négociation qui soit plus international, cela freinerait la prolifération de mesures législatives nationales. Nous espérons bien que cela se réalise d'ici quelques années.

**Le sénateur Furey:** Vous jugez donc tout à fait suffisant de conseiller vivement au gouvernement du Canada de limiter la prolifération des régimes nationaux, comme le dit M. Bélanger?

**M. Bélanger:** Oui.

[Français]

**Le sénateur Poulin:** Monsieur Bélanger, en tant que président, quels intérêts représentez-vous? Qui sont les membres de votre fédération?

**M. Bélanger:** La Fédération maritime du Canada représente les transporteurs maritimes qui exploitent des navires sous pavillons étrangers faisant affaires dans l'Est du Canada, en partant des Grands Lacs, passant par la voie maritime, jusqu'aux ports de l'Atlantique. Une association différente représente les transporteurs canadiens.

Tous les transporteurs maritimes opérant sous pavillons étrangers, qu'ils soient canadiens ou autres, dans le mesure où ils font affaires avec les ports de l'Est du Canada, sont représentés par la fédération, directement s'ils ont un bureau au Canada ou indirectement par le biais de leurs agents maritimes au Canada, s'ils n'ont pas de bureaux.

**Le sénateur Poulin:** La fédération compte-t-elle plusieurs membres?

**M. Bélanger:** La fédération compte 75 membres, dont environ 65 sont des agents. Peu de compagnies maritimes ont des bureaux au Canada; malgré tout, cela comprend environ 300 transporteurs



and from Canada. This represents about 95 per cent of all oceangoing trade, with the exception of a few parties not represented by the Federation.

**Senator Poulin:** Given the parties you represent, you must meet with your counterparts from federations in foreign countries on a regular basis.

**Mr. Bélanger:** Occasionally we are in contact with one another, but since I have only been with the Federation for a few months, I have yet to communicate with them. Of course, we do stay in touch with other associations.

**Senator Poulin:** Have you had an opportunity to discuss the legislation with your counterparts? How did they react to the bill?

**Mr. Bélanger:** As a matter of fact, I discussed the bill yesterday in Washington with a representative of the International Chamber of Shipping, a London-based organization. Our conclusions were quite similar, namely that these types of liability regimes are cropping up everywhere. International shippers are mainly concerned about having a liability regime which allows them to establish their own jurisdiction. Countries have moved to adopt provisions similar to what we have in clause 46. The trend is growing around the world.

As I said earlier, Canadians should also be entitled to this benefit. While international shipowners would prefer not to have this kind of liability regime in place, it is something we have to live with.

[English]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Bélanger and Ms Simard, for your assistance.

We now welcome Mr. Barry Oland, representing the Canadian Maritime Association. Please proceed.

**Mr. A. Barry Oland, President, Canadian Maritime Law Association:** Senators, it is a great pleasure to be here in Ottawa and to enjoy the sunny weather. Sometimes we do not have that in Vancouver.

The Canadian Maritime Law Association is an organization that was founded almost 50 years ago. As our paper says, it was founded by maritime legal interests that wanted to develop our maritime law in Canada in contexts such as this as well as internationally through the Comité maritime international.

We have two groups of members. We have individual members who are maritime lawyers, marine surveyors, marine underwriters, shipowners, and people who have an interest in maritime affairs. We also have constituent members, one of which is the Shipping Federation of Canada whose witnesses you just heard. The constituent members, of which there are about 20, comprise a wide-ranging group, including the Association of Average Adjusters of Canada, the Company of Master Mariners of Canada and the Canadian Merchant Service Guild, to name just a few.

internationaux faisant affaire ici. Cela représente entre 90 et 95 p. 100 du marché. Il existe quelques exceptions qui ne sont pas représentées par la fédération.

**Le sénateur Poulin:** Étant donné les intérêts que vous représentez, vous devez rencontrer régulièrement vos homologues des fédérations de pays étrangers.

**M. Bélanger:** Nous nous parlons à l'occasion, mais comme je suis à la fédération depuis quelques mois seulement, cela ne m'est pas encore arrivé. Mais nous communiquons avec d'autres associations, bien sûr.

**Le sénateur Poulin:** Avez-vous eu l'occasion de parler de notre législation à ces homologues, et quelle a été leur réaction?

**M. Bélanger:** J'ai discuté justement de cette question, hier, avec le représentant à Washington de l'International Chamber of Shipping, une société basée à Londres. Nous arrivons à peu près aux mêmes conclusions, à savoir que ce sont des régimes qui apparaissent un peu partout. L'intérêt principal des transporteurs internationaux est d'avoir un régime qui permette d'établir eux-mêmes la juridiction. Les pays ont décidé d'établir des clauses comme la clause 46. Cela se répand un peu partout à travers le monde.

Dans cette optique, comme je le mentionnais tout à l'heure, les Canadiens devraient également avoir ce bénéfice. L'intérêt global des transporteurs internationaux est de ne pas en avoir; cependant, nous devons vivre avec tout comme plusieurs autres pays. C'est une situation avec laquelle il faut vivre.

[Traduction]

**La présidente:** Merci, monsieur Bélanger et madame Simard, pour votre aide.

Nous souhaitons maintenant la bienvenue à M. Barry Oland, qui représente l'Association canadienne de droit maritime. Monsieur Oland, vous avez la parole.

**M. A. Barry Oland, président, Association canadienne de droit maritime:** Honorables sénateurs, c'est un grand plaisir pour moi d'être ici à Ottawa et de pouvoir profiter du beau temps qu'il fait. C'est rare à Vancouver.

L'Association canadienne de droit maritime a été fondée il y a près de 50 ans. Comme vous pourrez le lire dans notre document, elle a été fondée par des gens qui s'intéressaient aux droits maritimes et qui voulaient développer une loi maritime du Canada qui s'applique tant au Canada qu'à l'échelle internationale, par le biais du Comité maritime international.

Nous avons deux catégories de membres. Il y a les membres à titre personnel, des avocats de pratique privée, des visiteurs de navires, des assureurs maritimes, des propriétaires de navires et d'autres intervenants du secteur maritime. La deuxième catégorie est celle des associations, comme la Fédération maritime du Canada dont les représentants viennent de témoigner devant vous. Les associations que nous représentons, qui sont une vingtaine, représentent un large éventail d'intérêts; ce sont notamment l'Association of Average Adjustors of Canada, la Compagnie of Master Mariners of Canada et la Guilde de la Marine marchande du Canada, pour n'en nommer que quelques-uns.

I guess you could say that we, like many others, are a lobby group, but our lobby is not one of economics, but rather the promotion of good maritime law within the country and bringing into Canadian law the conventions that are developed internationally.

We are Canada's representative to the CMI, and the CMI is in effect the maritime United Nations. There are 51 member countries. The CMI has been responsible for many of the major international commercial conventions that have been developed over the past 103 years.

It was interesting to hear Mr. Bélanger speak of the necessity for, in effect, a new transportation of goods convention so that we avoid the splintering that is happening at the present time. The CMI is doing that work right now in developing an instrument that will go to our convention in Singapore in 2001.

We are working with UNCITRAL, the United Nations organization that founded the Hamburg Rules in 1978. It has been made clear that the Hamburg Rules will not, in totality themselves, find international acceptance, although certain aspects of the Hamburg Rules have found fairly widespread acceptance. That relates to what I will call the "jurisdiction/arbitration clause" issues in Articles 21 and 22. They have been taken on board by the four Nordic countries and by China, South Africa and Australia, effectively, and are particularly coming aboard with US COGSA 99, their new act for the carriage of goods by sea, which is now close to being introduced in the United States Senate. It is interesting that the CMLA's representations, through o u r government, to the United States Maritime Law Association have resulted in a change of their draft wording from something that was pretty Draconian to effectively follow what Canada proposes in clause 46.

I think it important for Canada's balance competitively with the United States and for our shippers and receivers that we bring into effect what is proposed in the bill. That will make a level playing field with our colleagues in the United States. We must realize that Canada is basically a country of shippers and receivers. We are not a country of significant deep-sea owners. We are not a Norway or a Japan or a China. The interests of Canada are as receivers and shippers. You might say that we are a cargo nation. As such, it is in our national interest to have available for Canadians a choice of forum.

This clause in the bill was developed by the Canadian Bar Association in close consultation with the Association of Maritime Arbitrators in Montreal, the Canadian Board of Marine Underwriters, and our own organization. It was circulated widely and passed almost unanimously, without comment, at our meeting in June of 1998 and therefore went forward to government.

Je suppose que vous pourriez nous qualifier, comme bien d'autres le font, de groupe de pression, mais les pressions que nous exerçons ne sont pas de nature économique et visent plutôt la promotion d'une bonne loi maritime au pays et aussi l'intégration à la Loi canadienne de conventions instituées à l'échelle internationale.

Nous représentons le Canada auprès du Comité maritime international, le CMI, qui est une espèce d'organisation maritime des Nations Unies. Il compte 51 pays membres. Il a été à la source de bon nombre de conventions maritimes internationales conclues au cours des 103 dernières années.

Il était intéressant d'entendre M. Bélanger parler de la nécessité d'une nouvelle convention sur le transport des marchandises pour freiner l'éclatement auquel on assiste actuellement. Le CMI est en train en ce moment même de concevoir un instrument qu'il présentera dans le cadre de son congrès en 2001, à Singapour.

Nous travaillons avec la CNUDCI, l'organisation des Nations Unies qui a été à l'origine des règles de Hambourg en 1978. Il a été clairement établi que les règles de Hambourg n'obtiendront pas intégralement l'aval international, bien que certains de leurs aspects aient été relativement bien accueillis en général. Je les appellerai les «principes de juridiction et d'arbitrage» des articles 21 et 22. Ils ont été effectivement repris par les quatre pays nordiques et la Chine, l'Afrique du Sud et l'Australie, et particulièrement par les États-Unis dans leur nouvelle Loi sur le transport des marchandises par eau US COGSA 99, que le Sénat américain est sur le point d'adopter. Il est intéressant que l'argumentation de la CDM, par le biais de notre gouvernement, à l'intention de l'United States American Law Association, ait pu susciter un changement à la formulation de leur loi, qui était assez radicale, en quelque chose qui suit d'assez près ce que le Canada propose à l'article 46.

Je crois qu'il est important, pour que le Canada puisse livrer une concurrence équilibrée aux États-Unis et pour nos expéditeurs et nos réceptionnaires, que ce que propose le projet de loi soit mis en vigueur. Ainsi, les règles du jeu seront équitables pour nous, face à nos homologues des États-Unis. Nous devons comprendre que le Canada est fondamentalement un pays d'expéditeurs et de réceptionnaires. Nous ne sommes pas un pays de grands propriétaires de navire de haute mer. Nous ne sommes pas la Norvège, le Japon ou la Chine. Les intérêts du Canada sont en tant que réceptionnaires et expéditeurs. On pourrait dire que nous sommes une nation de cargaison. En tant que telle, il est de notre intérêt que les Canadiens puissent choisir leur tribunal.

Cette disposition du projet de loi a été formulée par l'Association du Barreau canadien, en étroite collaboration avec l'Association d'arbitrage maritime de Montréal, le Canadian Board of Marine Underwriters et notre propre organisation. Elle a été diffusée à grande échelle et adoptée presque à l'unanimité, sans commentaire, à notre réunion de juin 1998, et nous l'avons donc présentée au gouvernement.



We support Bill S-17. We think it is a good piece of legislation that brings together in one bill liability regimes in Canada. I will comment on three aspects.

Part 1 deals with personal injuries and fatalities, and I deal with that at page 4 of the presentation. Because maritime law is federal in nature, provincial statutes, such as the Fatal Accidents Act of British Columbia, do not apply. Since the federal maritime law was, shall we say, out of sync or somewhat lagging behind the provincial legislation, there arose situations in which persons injured in a boating accident would not receive the same compensation or have the same opportunity as in the case of an automobile accident. Those aspects are dealt with in the amendments in Part 1.

Part 2 deals with apportionment of liability and eliminates forever the old common law rule of contributory negligence that derived from English common law. That law basically said that if you were 1 per cent at fault, you could not recover. The provinces changed that many years ago, particularly with respect to automobile legislation, and there was some change in the Canada Shipping Act, but these amendments are put into place to ensure that the common law contributory negligence defence is consigned to the history books.

We support those. Those are proper, and those are equitable for Canada.

Part 4 is what you might call the new meat of the legislation. It is bringing into Canadian law the Athens Convention concerning the carriage of passengers and their luggage by sea, or, in our case, by water because of our inland water system. It is a companion piece to Bill S-4, which was the old Bill C-58, and this part was Bill C-59. Those two bills died on the Order Paper when the last election was called. The limitation of liability part, which is also in the bill, came forward to this body in Bill S-4.

Part 4, the Athens Convention, is the companion. It sets out a structured environment for claims by passengers. By "passengers," we mean ticketed, fare-paying individuals. It provides a balance. It would be very rare that you would have to prove liability in a court of law against the passenger carrier. The trade-off for that is that the liabilities are set at what is effectively about \$350,000 Canadian per individual. That is the system that has developed worldwide.

With respect to the cruise ship industry, the large cruise ships that come to the East and West Coasts of Canada are highly insured, as Ms Simard told you, through their PNI clubs, their liability insurers, and they really have almost unlimited liability.

With respect to smaller operations, such as whale-watching on both the East Coast and the West Coast, this bill is worthwhile for Canadians because it will eliminate a liability fight between a

Nous appuyons le projet de loi S-17. Selon nous, il rassemble toutes les dispositions sur la responsabilité en matière maritime qui étaient réparties dans différentes lois du Canada. J'aimerais en commenter trois parties.

La première partie porte sur les blessures corporelles et les accidents mortels, et j'en traite aux pages 4 et 5 de mon document. Étant donné que la loi maritime est du ressort fédéral, les lois provinciales comme la Fatal Accidents Act de la Colombie-Britannique ne s'appliquent pas. Comme la loi maritime fédérale était, disons, mal synchronisée, ou qu'elle était quelque peu à la traîne de la loi provinciale, il est arrivé que des personnes blessées dans des accidents de bateau n'aient pas reçu le même genre d'indemnité ou n'aient pas eu les mêmes avantages que des victimes d'accident de la route. Les amendements à la première partie du projet de loi règlent cela.

La deuxième partie, qui porte sur le partage des responsabilités, élimine définitivement les anciennes règles sur la négligence contributive de la common law, héritées de l'ancienne common law britannique. D'après cette loi, quelqu'un qui était le moins en faute ne pouvait recevoir aucune indemnité. Il y a déjà de nombreuses années que les provinces ont changé cela, particulièrement dans les lois relatives à la route, et il y a eu quelques changements dans la Loi sur la marine marchande du Canada, mais ces amendements visent à faire en sorte que les règles de la Common Law sur la négligence contributive soient reléguées dans les livres d'histoire.

Nous les appuyons donc. Ce sont de bons amendements, qui sont équitables pour le Canada.

À la quatrième partie, il y a du nouveau. On y reproduit dans le droit canadien les dispositions de la Convention d'Athènes relatives au transport des passagers et de leurs bagages par mer ou, dans votre cas, par eau, puisque vous avez des voies maritimes intérieures. C'est une mesure correspondante au projet de loi S-4, l'ancien projet de loi C-58, et cette partie correspond au projet de loi C-59. Ces deux projets de loi sont morts au *Feuilleton* avec le déclenchement des dernières élections. La limitation de la responsabilité, qui est aussi prévue dans le projet de loi, avait été proposée à ce comité dans le projet de loi S-4.

Dans la quatrième partie, c'est la Convention d'Athènes qui est la mesure correspondante. Elle établit un cadre structuré pour les plaintes des passagers. Par «passagers», on entend les détenteurs de billet, les passagers payants. Ainsi, il y a un équilibre. Il serait très rare qu'il faille prouver devant un tribunal la responsabilité d'un transporteur de passagers. La contrepartie à cela, c'est que l'indemnité est établie, en fait, à l'équivalent de 350 000 \$ canadiens environ par personne. C'est le système qui a été établi à l'échelle mondiale.

En ce qui concerne le secteur des croisières touristiques, les grands navires de croisière qui fréquentent les côtes est et ouest du Canada sont très bien assurés, comme vous l'a dit Mme Simard, par l'entremise de leurs clubs PNI, leurs assureurs responsabilité, et leur responsabilité est quasi illimitée.

Pour ce qui est des plus petites entreprises, comme les organisateurs d'excursions pour l'observation des baleines sur les côtes est et ouest du Canada, ce projet de loi est bon pour les



passenger who is injured and perhaps the whale-watching company that has ticketed conditions. It is perhaps not the same risk as in skiing, but I can use that as an example. When I ski at Whistler, I have to sign my season pass, which basically says that I cannot sue the Whistler lift company except for something very serious. You will find on a ticket conditions that attempt to limit liability. This bill will eliminate that. There is the liability upon the shipowner, on the passenger carrier, but the trade-off is the limit of liability.

I know, from the debates and the questions at the last session, that there was some concern as to whether it is enough. In a perfect world you would say no, it is not enough, because the last revision was in 1990. The IMO, the International Maritime Organization, has this topic on its agenda. The position for Canada would be to adopt what is proposed and then move promptly with the international community to raise the limits, when that happens. We are fortunate in Canada that Alfred Popp of the Department of Transport is chair of the IMO Legal Committee. The word that we get from the IMO is that the Athens Convention will go on their workplace agenda. In the very near future, we will probably have increased limits. This legislation should make it quite simple to raise the limits to the international regimes.

We should like to make one suggestion, or request. You will see described on page 6 of our brief a suggested amendment to clause 37(2)(b) of the bill. This amendment would remove the application of the Athens Convention to "persons." We do not want the Athens Convention applying to the guest on your pleasure vessel on the weekend. It was not designed to do that. I think the drafters can revise it to ensure that the Athens Convention, in clause 37(2)(b), applies only to "passengers" and not to "persons." Within the bill, "persons" has a wider definition than "passengers."

With that one *caveat* — a change that can be made quite readily — our organization supports Bill S-17 and urges that it be brought forward as quickly as possible. We are mindful that things may happen in the fall and we would love to see this bill passed before those events might occur.

**The Chairman:** I have one question concerning the amendment that you are proposing to us. Was this something you had discussed with the department before they drafted the bill or something that you saw in the bill that you wanted to have corrected or amended?

**Mr. Oland:** It came up afterwards. Originally, it was brought to everyone's attention by Mr. Douglas McRae, a marine underwriter. I believe he may be appearing before the committee in the future. He looked through it and said, "No. This is too broad." We all looked at it and felt he was right and that we should correct it to limit the Athens Convention application to passengers — that is, fare-paying, ticketed passengers.

Canadiens parce qu'il éliminera les problèmes qu'il peut y avoir entre un passager qui a été blessé et l'organisateur d'excursions qui, peut-être, a lié les billets qu'il vend à certaines conditions. Ce n'est peut-être pas le même risque que lorsqu'on fait du ski, mais c'est un exemple que peux donner. Lorsque je fais du ski à Whistler, je dois signer mon laissez-passer saisonnier, qui dit en gros que je ne peux pas poursuivre la compagnie de remonte-pente Whistler à moins d'accident très grave. On retrouve sur les billets des modalités qui visent à limiter la responsabilité. Le projet de loi prévoiera cela. Le propriétaire de navire, le transporteur de passagers devront assumer la responsabilité, mais par contre, elle sera limitée.

Je sais, d'après les débats qui ont eu lieu et les questions qui ont été posées à la dernière session, qu'on se demandait si c'était assez. Dans un monde idéal, on dirait que non, ce n'est pas assez, parce que la dernière révision a eu lieu en 1990. L'Organisation maritime internationale, l'OMI, l'avait à son programme. Ce que le Canada devrait faire, c'est adopter ce qui est proposé, puis agir rapidement avec la communauté internationale pour augmenter les limites, lorsque cela se fera. Le Canada a la chance que ce soit Alfred Popp, du ministère des Transports, qui est le président du Comité juridique de l'OMI. D'après ce que nous a dit l'OMI, la convention d'Athènes sera à l'ordre du jour de ses travaux sur le milieu de travail. Les limites seront très probablement augmentées dans un avenir très proche. Cette loi devrait faire en sorte qu'il soit assez simple d'augmenter les limites pour les régimes internationaux.

Nous aimerions faire une suggestion ou, si on veut, une demande. Vous verrez à la page 7 de notre mémoire une modification que nous proposons à l'alinéa 37(2)(b) du projet de loi. Cet amendement vise à ce que la convention d'Athènes ne s'applique pas à des «personnes». Nous ne voudrions pas qu'elle touche des gens invités sur un bateau de plaisance la fin de semaine. Elle n'a pas été conçue pour cela. Je pense que les rédacteurs juridiques peuvent reformuler l'alinéa 37(2)(b) de sorte que la convention d'Athènes ne s'applique qu'aux «passagers» et non pas aux «personnes». Dans ce projet de loi, le mot «personnes» a une définition plus large que celui de «passagers».

À part cette petite exception — un changement assez simple — notre organisation appuie le projet de loi S-17 et conseille vivement qu'il soit adopté aussi vite que possible. Nous savons que certaines choses pourraient arriver à l'automne et nous aimerions que ce projet de loi soit adopté avant cela.

**La présidente:** J'ai une question à vous poser au sujet de l'amendement que vous nous proposez. En aviez-vous discuté avec le ministère avant la rédaction du projet de loi, ou est-ce que c'est quelque chose que vous avez relevé dans le projet de loi, que vous voudriez voir corriger ou amender?

**M. Oland:** C'est venu après. À l'origine, c'est M. Douglas McRae, un assureur maritime, qui l'a porté à l'attention de tout le monde. Je crois qu'il doit peut-être témoigner devant ce comité bientôt. Il a lu le projet de loi et a déclaré que cette définition était trop vaste. Nous y avons tous réfléchi et nous avons trouvé qu'il avait raison et qu'il vaudrait mieux limiter l'application de la convention d'Athènes aux passagers — c'est-à-dire aux détenteurs de billets, aux passagers payants.

**Senator Forrestall:** I have no fault at all with virtually everything you have said. However, I have a concern arising out of the proposal that we rethink this particular clause. My concern is what will happen to these people. I am thinking generally in terms of a new phenomenon in our waters, not one involving two freighters or a couple of oil tankers, but one involving an ocean-going kayak and a major ocean-going vessel. There are thousands upon thousands of ocean-going kayakers on the West Coast and there seems to be no end in sight. I understand the delight and pleasure that people get from kayaking on the ocean, but it presents a real danger. By simply taking this clause out, are we not creating a whole vacuum that must be filled with some kind of protection?

**Mr. Oland:** Are you talking about an individual out in his own vessel?

**Senator Forrestall:** I am thinking more of rentals.

**Mr. Oland:** If I rent a kayak, I will probably purchase it or rent it with a ticket. If there is an accident, for example, involving a kayak and a larger vessel, the limitation fund of the larger vessel is probably way over the amount of the claim. I do not think it will go the other way — that is, where the larger vessel will be claiming against the kayak owner. I do not see where the amendment would operate.

**Senator Forrestall:** What if Mr. Gates rents a kayak and has a collision with a ferry? The acceptance of unlimited liability on the part of some of these major corporations and the vessels they own and control has little to do with the billions that are involved with Mr. Gates. My point is that Mr. Gates is no longer the exception. He is not the rule yet, but an awful lot of people who pursue this pleasure have significant insurance requirements, protection requirements, commercial protection requirements, and so on. If we push them to one side, are they sufficiently identifiable to be covered somewhere else? While they are mentioned in a whole lot of other places, there is no limitation or box for them.

**Mr. Oland:** The other limitations are contained in Part 3, that is, the general limitation of liability situation. That was the old Bill S-4. These two dovetailed. For pure passengers, the Athens Convention deals with it. Anyone else is dealt with in Part 3 with regard to the limitations. I cannot think of a situation in which a larger vessel would be after the smaller vessel. If that did happen, because that smaller vessel is under 300 tonnes, the maximum limit of that owner or that individual who is paddling the canoe is \$1 million personal injury, plus \$500,000 property damage. That is the cap on liability against an individual, whether he is out canoeing or sailing or anything of that nature.

**Senator Forrestall:** I get upset because of the use of the word “any.” We know the description of “vessel”; it could be a raft. I am not happy with this and I do not think that you have a full grasp on it. Somewhere out there, however, there is a full grasp on it. It probably is all right, but I worry about little things.

**Le sénateur Forrestall:** À peu près tout ce que vous avez dit me semble correct. Cependant, votre proposition de reformuler cette disposition particulière me préoccupe un peu. Je me demande ce qui arrivera à ces gens. Je pense particulièrement à un nouveau phénomène sur nos cours d’eau, et non pas à un incident entre deux transporteurs ou deux navires pétroliers, mais plutôt à quelque chose comme un kayak de mer et un navire hauturier. Il y a des milliers et des milliers de kayakistes de mer sur la côte Ouest, et on n’en voit pas la fin. Je peux comprendre le plaisir que tirent ces gens de la pratique du kayak en mer, mais elle présente un danger réel. En éliminant cette disposition, ne créons-nous pas une lacune qui doit être comblée par quelque autre mesure de protection?

**M. Oland:** Parlez-vous d’une personne seule dans son propre bateau?

**Le sénateur Forrestall:** Je pense plus précisément aux bateaux de location.

**M. Oland:** Si je loue un kayak, il y aura probablement un billet. S’il y a un accident, par exemple, entre un kayak et un gros navire, le montant limite de la responsabilité du gros navire est probablement bien supérieur au montant réclamé. Je ne pense pas que cela puisse aller dans l’autre sens — c’est-à-dire que le gros navire poursuive le propriétaire de kayak. Je ne vois pas de problème avec l’amendement.

**Le sénateur Forrestall:** Qu’arrive-t-il si M. Gates loue un kayak et entre en collision avec un traversier? La responsabilité illimitée de certains de ces grands exploitants et des navires qu’ils possèdent et contrôlent n’a rien à voir avec les milliards de dollars que représente M. Gates. En fait, M. Gates ne constitue plus une exception. Il n’est pas non plus la règle, mais les personnes qui pratiquent ce genre d’activité doivent souscrire à des assurances très élevées; elles ont des besoins en matière de protection commerciale et autre. Si nous les excluons de cette disposition, seront-elles visées ailleurs? Bien qu’elles soient mentionnées dans un grand nombre de dispositions, il n’y a aucune rubrique particulière qui s’applique à elles.

**M. Oland:** Les autres limitations de responsabilité figurent à la partie 3, dont il était question dans l’ancien projet de loi S-4. Les deux se recoupent. La Convention d’Athènes s’applique aux passagers. Quant aux autres personnes, elles sont visées par la partie 3. Je ne crois pas que l’exploitant d’un gros navire s’en prenne à un plus petit. Si cela devait se produire, parce que le navire plus petit jauge moins de 300 tonneaux, la limite maximale imposée au propriétaire ou à la personne qui fait du canot serait de un million de dollars pour blessures corporelles, plus 500 000 \$ pour les dommages matériels. Telle est la limite de responsabilité prévue, que la personne soit en train de faire du canot, de la voile ou autre chose du genre.

**Le sénateur Forrestall:** Ce qui m’agace, c’est le mot «toute». Nous connaissons déjà le sens du mot «bâtiment»; il pourrait englober un radeau. Je ne suis pas du tout d’accord avec cela, et je ne crois pas que vous ayez bien saisi la question. La solution se trouve en quelque part. Il n’y a peut-être pas lieu de s’inquiéter dans ce cas-ci, mais j’ai tendance à m’intéresser aux points de détail.



**Senator Furey:** I will work back from your last comments concerning the proposed amendment to clause 37(2)(b). If we were to remove any applicability to small vessels, would we not be back in the same kind of predicament we are without this legislation for all vessels in that we would be thrown back on the common law and the rules of *volenti* and third-party liability? Also, contributory negligence would apply.

That would put us in the position that we would be no further ahead when it came to smaller vessels just because they happened to be operated by friends or neighbours.

**Mr. Oland:** The situation with respect to clause 37(2)(b) is not with respect to the size of the vessel but with respect to the category of individuals. Athens is designed to provide a liability regime for ticketed, fare-paying passengers.

**Senator Furey:** Did you not say that we should exempt out the smaller vessels?

**Mr. Oland:** No, I was not referring to vessels at all. I am talking about the type of person who might be on the yacht, someone who is not a fare-paying passenger. That individual could be on a large vessel but is more likely to be on a smaller vessel as a guest. Their liability regime is dealt with in Part 3 and the two mesh together.

**Senator Furey:** You do not think they should mesh?

**Mr. Oland:** They should mesh together, but you should take out the reference to "persons" because it is so broad within clause 37(2)(b). In effect you are extending the Athens Convention to anyone who is on any vessel as a guest in Canada. That was not the aim of the convention.

**Senator Furey:** I now understand what you are saying. Initially, I thought you were just throwing a blanket over the whole clause, but that is not what you are doing.

**Mr. Oland:** No.

**Senator Furey:** You raised an issue with respect to the limit of liability. It seems safe to say that you do have some concerns on that.

**Mr. Oland:** Personally, I would like to redraft the convention right from the beginning and have higher limits.

**Senator Furey:** What would be the downside, if any, if the Canadian legislation were on the vanguard of raising those limits?

**Mr. Oland:** You would be very much out of step with the international community. You would not be able to bring the convention into our Canadian law. You either bring in the convention or you do not bring it in. The downside of not bringing in the convention, in my opinion, outweighs the limits.

Surprisingly, in Canada, personal injury and death amounts are not so great. The \$350,000 limit, although it may not be sufficient in some individual cases, surprisingly covers the vast majority of circumstances. I can tell you that from having been involved in some of these cases.

**Le sénateur Furey:** J'aimerais revenir à votre dernier commentaire concernant la modification proposée à l'alinéa 37(2)(b). Si nous devons supprimer tout renvoi aux petites embarcations, ne nous trouverions-nous pas dans la même situation qu'à l'heure actuelle, en ce sens qu'il faudrait continuer d'appliquer la common law, les règles de *volenti* et le régime de responsabilité civile? Il ne faut pas oublier non plus le principe de négligence contributive.

Nous ne serions pas plus avancés dans le cas des petites embarcations qui sont exploitées par des amis ou des voisins.

**M. Oland:** Concernant l'alinéa 37(2)(b), ce n'est pas la taille du bâtiment qui pose problème, mais la catégorie d'exploitants. La Convention d'Athènes prévoit un régime de responsabilité pour les passagers payants.

**Le sénateur Furey:** N'avez-vous pas dit que nous devrions exempter les petites embarcations?

**M. Oland:** Non. Je ne faisais pas allusion aux embarcations, mais à la personne qui se trouverait à bord d'un yacht, la personne qui n'est pas un passager payant. Elle pourrait se trouver à bord d'un grand bateau, mais c'est très probablement à titre d'invitée qu'elle se trouverait à bord d'une petite embarcation. Le régime de responsabilité qui s'applique à cette personne figure à la partie 3, et les deux se recoupent.

**Le sénateur Furey:** Ne croyez-vous pas qu'ils devraient se recouper?

**M. Oland:** Ils devraient effectivement se recouper, sauf qu'il faudrait supprimer le mot «personne», parce que son sens est trop large dans le cadre de l'alinéa 37(2)(b). Vous étendez en fait l'application de la Convention d'Athènes à toute personne invitée à bord d'un bateau au Canada. Ce n'est pas l'objectif que vise la convention.

**Le sénateur Furey:** Je comprends maintenant ce que vous dites. Je pensais que vous n'étiez pas d'accord avec la disposition dans son ensemble, mais ce n'est pas le cas.

**M. Oland:** Non.

**Le sénateur Furey:** Vous avez soulevé la question de la limite de la responsabilité parce que vous avez des inquiétudes à ce sujet.

**M. Oland:** Personnellement, j'aimerais réécrire la convention et imposer des limites plus élevées.

**Le sénateur Furey:** Mais qu'arriverait-il si la loi canadienne prévoyait effectivement des limites plus élevées?

**M. Oland:** On serait en porte-à-faux avec la communauté internationale. On ne pourrait pas intégrer la convention à la loi canadienne. Soit on l'applique, soit on ne l'applique pas. Or, on risque de perdre plus, à mon avis, si on décide de ne pas appliquer la convention.

Fait étonnant, au Canada, les créances pour décès ou blessures corporelles ne sont pas tellement élevées. La limite de 350 000 \$, bien qu'elle ne soit pas suffisante dans certains cas, répond aux besoins dans la grande majorité des circonstances. C'est ce que j'ai constaté quand j'ai eu à m'occuper de certains dossiers.



The question of insurance was raised previously. The large shipping companies have insurance. If this bill goes forward, the situation for vessel operators will be well defined.

I have a marine underwriter friend in Vancouver who insures whale-watchers on the West Coast. He said that the seasonal premium for a 10-passenger vessel carrying \$3-million liability coverage would be about \$4,000. As with automobile insurance, the first \$300,000 is very expensive but an additional \$4 million or \$5 million can be purchased quite inexpensively. If the limits are defined, any reasonable operator will purchase the right amount of insurance for his or her vessel. There are always rogue operators who do not comply, but we cannot control that.

**Senator Furey:** I was not entirely sure after your exchange with Senator Forrestall whether you are a proponent of compulsory insurance?

**Mr. Oland:** I think there are better ways of doing it.

**Senator Forrestall:** There are other ways, perhaps not better ways.

**Mr. Oland:** Yes, there are other ways of doing it. Transport Canada could have a licence requirement to show a certificate of insurance.

**Senator Furey:** That would be no different from automobile requirements?

**Mr. Oland:** That is right. Regulating a whole scheme of compulsory insurance for every small-boat owner in Canada would keep plenty of us employed.

**Senator Furey:** This concern was raised in our first meeting. Compared to the airline and automobile industries, it appears that the maritime industry is really lagging behind.

**Mr. Oland:** We have not gone to that point. Transport Canada is developing a licensing system, similar to a driver's license for automobiles. In the future, compulsory insurance could well flow from that system, but it would be a time-consuming and costly exercise to begin at this stage.

**Senator Furey:** There has been a proliferation of tours and small-scale marine tourism, particularly in areas like Newfoundland, involving activities like those to which you alluded earlier, whale-watching and bird-watching. There is absolutely nothing in place to protect the people who take part in those activities right now.

**Mr. Oland:** I agree, and the same is happening on the West Coast. From my experience, though, commercial people do get insurance. In most of the cases with which I am familiar, the insurer is appointing counsel.

**Senator Furey:** That is voluntary insurance.

On a abordé plus tôt la question de l'assurance. Les grandes sociétés de transport maritime ont de l'assurance. Si le projet de loi est adopté, les règles qui s'appliquent aux exploitants de navires seront bien définies.

J'ai un ami à Vancouver qui vend de l'assurance aux exploitants de bateaux qui organisent des excursions pour observation de baleines sur la côte Ouest. Il a dit que les primes saisonnières pour un bateau de 10 passagers dont l'assurance-responsabilité est de 3 millions de dollars s'élèvent à environ 4 000 \$. Tout comme dans le cas de l'assurance-automobile, la première tranche de 300 000 \$ coûte très cher, mais on peut souscrire à une assurance additionnelle de 4 ou de 5 millions de dollars à peu de frais. Si les limites sont définies, un exploitant raisonnable obtiendra une assurance adéquate pour son navire. Il y aura toujours des exploitants malhonnêtes qui refuseront de se conformer aux règles. Nous n'y pouvons rien.

**Le sénateur Furey:** Je ne suis plus sûr, après avoir entendu votre discussion avec le sénateur Forrestall, si vous souscrivez au principe de l'assurance obligatoire.

**M. Oland:** Je pense qu'il y a de meilleures façons de faire les choses.

**Le sénateur Forrestall:** Il y en a d'autres, mais elles ne sont peut-être pas meilleures.

**M. Oland:** Oui, il y a d'autres façons de faire les choses. Transports Canada pourrait demander que les titulaires de permis fournissent un certificat d'assurance.

**Le sénateur Furey:** Tout comme on le fait pour les automobilistes?

**M. Oland:** Oui. La mise en place, au Canada, d'un régime d'assurance obligatoire pour les propriétaires de petites embarcations nous garderait fort occupés.

**Le sénateur Furey:** On a laissé entendre, lors de la première réunion, que l'industrie maritime était à la traîne des industries aérienne et automobile.

**M. Oland:** Nous ne nous sommes pas penchés là-dessus. Transports Canada est en train de mettre sur pied un régime de délivrance de permis qui s'apparente à celui qui s'applique aux automobilistes. L'assurance obligatoire pourrait, un jour, en devenir une composante. Si on voulait instituer un tel système tout de suite, il faudrait y consacrer beaucoup de temps et d'argent.

**Le sénateur Furey:** Il y a une foule d'excursions et d'activités de petite envergure qui sont organisées dans certains régions, notamment à Terre-Neuve. Vous avez mentionné plus tôt les excursions pour observation de baleines et d'oiseaux. Or, il n'existe aucun régime pour protéger les personnes qui prennent part à ces activités.

**M. Oland:** C'est vrai, et on constate la même chose sur la côte Ouest. Toutefois, si je me fie à mon expérience, les exploitants de navires commerciaux ont de l'assurance. Dans la plupart des cas, l'assureur compte sur les services d'avocats.

**Le sénateur Furey:** Il s'agit d'une assurance volontaire.

**Mr. Oland:** Yes. Rather than a compulsory insurance system, a Transport Canada licensing requirement may be more effective.

**Senator Furey:** Thank you. I understand that we will be hearing from the insurance industry in any event.

**Senator Spivak:** I would like draw your attention to clause 112 of the bill at page 59; it refers to the Canadian Environmental Protection Act.

On the last occasion, I asked these questions of Mr. Rysanek, Transport Canada Director of International Marine Policy and Liability. This bill covers inland waters. The Canadian Environmental Protection Act contains penalties for emissions of pollutants and so on. What is the relationship between that act and this bill?

Mr. Rysanek explained that there are civil liabilities here and there are criminal liabilities under the Canadian Environmental Protection Act.

Clause 112 states:

No claim for damage caused by a ship may be made under this Act to the extent that a claim for that damage may be made under...

— and so on. I do not understand the clause.

This is my question: What is the relationship between the two acts and was that relationship examined properly? The Canadian Environmental Protection Act is a relatively new act, and I do not think any of the provisions regarding emissions or pollution have really been tested. You can correct me if that is wrong.

What is the relationship? Does this bill infringe upon CEPA? Is CEPA paramount? I am asking particularly in terms of inland waters. I have other questions for ocean-related pollution.

**Mr. Oland:** There is no difference, so far as I am concerned, between ocean-going and inland rules, between Great Lakes and East Coast or West Coast. Essentially, the statute says that you cannot make a claim under the Canadian Environmental Protection Act if you are able to make a claim under the Marine Liability Act or the Arctic Waters Act.

**Senator Spivak:** Exactly. Does the term "ship" apply to a personal water craft? Is that inclusive?

**Mr. Oland:** Yes.

**Senator Spivak:** That includes that section of the Canadian Environmental Protection Act that refers to emissions by personal water craft, to toxic emissions. In other words, toxic emissions cannot be prosecuted under that act because of this; is that correct?

**Mr. Oland:** If I had a proper comprehensive answer for your question, I would give it to you.

**M. Oland:** Oui. Le régime de délivrance de permis de Transports Canada serait peut-être plus efficace qu'un régime d'assurance obligatoire.

**Le sénateur Furey:** Merci. Je crois comprendre que nous allons avoir l'occasion d'entendre le point de vue des assureurs.

**Le sénateur Spivak:** J'aimerais attirer votre attention sur l'article 112, à la page 59 du projet de loi. Il traite de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

J'ai posé les mêmes questions la dernière fois à M. Rysanek, qui est directeur de la politique maritime internationale et responsabilité civile auprès de Transports Canada. Le projet de loi vise les eaux intérieures. La Loi canadienne sur la protection de l'environnement prévoit des sanctions pour les émissions de polluants et autres. Quel est le lien entre cette loi et le projet de loi?

Selon M. Rysanek, la Loi canadienne sur la protection de l'environnement prévoit un régime de responsabilité civile et de responsabilité criminelle.

L'article 112 dispose que:

Sont irrecevables les demandes formées sous le régime de la présente loi par suite des dommages causés par un navire dans la mesure où elles sont déjà prévues par...

... ainsi de suite. Je ne comprends pas le sens de cet article.

Ma question est la suivante: quel est le lien entre les deux lois, et est-ce que ce lien a fait l'objet d'un examen approfondi? La Loi canadienne sur la protection de l'environnement est relativement nouvelle, et je ne crois pas que les dispositions concernant les émissions de polluants aient été mises à l'épreuve. Corrigez-moi si je me trompe.

Quel est le lien entre les deux? Est-ce que ce projet de loi empiète sur l'ACPE? Est-ce l'ACPE qui a prépondérance? Je fais surtout allusion aux eaux intérieures. J'ai aussi d'autres questions à poser sur la pollution des océans.

**M. Oland:** À mon avis, il n'y a pas de différence entre les règles qui s'appliquent aux océans et aux eaux intérieures, entre les Grands Lacs et la côte Est ou la côte Ouest. Essentiellement, la loi dit que vous ne pouvez présenter une demande en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement si vous êtes en mesure d'en présenter une sous le régime de la Loi sur la responsabilité en matière maritime ou de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

**Le sénateur Spivak:** Exactement. Est-ce que le terme «navire» englobe les embarcations privées? Est-ce qu'elles sont comprises dans la définition?

**M. Oland:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** Il est question ici de la disposition de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement qui s'applique aux émissions produites par les embarcations privées, les émissions toxiques. Autrement dit, les émissions toxiques ne peuvent faire l'objet de poursuites en vertu de cette loi en raison de cette disposition-ci, n'est-ce pas?

**M. Oland:** Si j'étais en mesure de vous donner une réponse adéquate, je le ferais.



**Senator Spivak:** Can you take it under advisement?

**Mr. Oland:** Yes. You wish to know the interrelationship between them.

**Senator Spivak:** I do.

**Mr. Oland:** I appreciate the question. I wish I had a reasoned proper answer for you. I will not try to give one off the top of my head. I can think of the deep sea situation where you have the conventions dealing with oil pollution that have been simply brought into this bill from the existing Part 16 of the Canada Shipping Act. However, checking out the overlap with the Canadian Environmental Protection Act is not something I have personally done, and I do not believe the CMLA has done that. We can certainly do that, if you like.

**Senator Spivak:** I would appreciate that. There are, under that act, certain penalties for emissions from personal water craft in particular, but basically emissions by boats. Thank you for that; I would appreciate that.

**Senator Furey:** May I ask a supplementary question on that? My understanding of the clause is that, if a claim is made by a ship under this bill, to the extent that a claim for the damage can be made under one of two other acts, you cannot come back and get a triple bang for your buck. You go one way or the other, but you are not prevented from making your claim. The claim can be made. It can be made under the Marine Liability Act or the Arctic Waters Pollution Prevention Act. You are not out in the cold, is my reading.

**Mr. Oland:** I agree with that.

**Senator Furey:** I do not think, Senator Spivak, that it is a case of having a right taken away. It is just a question of where you exercise that right.

**Senator Spivak:** I do not recall exactly what subsection 42(3) is under the Canadian Environmental Protection Act. You see, this is replacing something under the Canadian Environmental Protection Act and I am wondering if that has any other consequences. Mr. Oland, you will respond to that?

**Mr. Oland:** Yes.

**Senator Spivak:** Thank you. The other question I had was whether you thought the provisions under this bill would make a difference in terms of enforcement of vessels which cause all those problems by emptying their bilge waters, resulting in the zebra mussels and so on. I know this is an act which is simply consolidating a number of liability regimes; nevertheless, it may have other impacts, so I am wondering about that.

According to the *Chronicle Herald*, in the first three months of this year ships polluting Atlantic Canadian waters have been fined a total of \$122,000. I do not know if that is a lot or a little. It does not sound like a lot to me considering the damage they might do.

**Le sénateur Spivak:** Pouvez-vous vous pencher là-dessus?

**M. Oland:** Oui. Vous souhaitez savoir le lien qui existe entre les deux lois.

**Le sénateur Spivak:** C'est exact.

**M. Oland:** Votre question est pertinente. J'aurais aimé vous donner une réponse satisfaisante, mais il m'est impossible de le faire pour l'instant. Dans le cas de la navigation hauturière, les conventions qui traitent de la pollution par le pétrole et qui étaient définies à la partie 16 de la Loi sur la marine marchande du Canada ont tout simplement été intégrées au projet de loi. Toutefois, je n'ai jamais vérifié les chevauchements qui existent entre cette loi et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Je ne crois pas non plus que l'ACDM se soit penchée là-dessus. Nous allons le faire, si vous voulez.

**Le sénateur Spivak:** Je vous remercie. La loi prévoit des amendes pour les émissions produites par les embarcations privées notamment, et les bateaux en général. Je vous serais gré de me fournir ces renseignements.

**Le sénateur Furey:** Puis-je poser une question supplémentaire à ce sujet? Si j'ai bien compris, l'article dispose qu'une demande formée aux termes de la présente loi ne peut être présentée sous le régime d'une des deux autres lois. Vous devez choisir une option ou l'autre, mais rien ne vous empêche de présenter une demande. Vous pouvez en présenter une en vertu de la Loi sur la responsabilité en matière maritime ou en vertu de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Rien ne vous empêche d'en présenter une, si j'ai bien compris.

**M. Oland:** C'est exact.

**Le sénateur Furey:** Je ne crois pas, sénateur Spivak, qu'on prive dans ce cas-ci quelqu'un d'un droit. La question est de savoir en vertu de quelle loi ce droit sera exercé.

**Le sénateur Spivak:** Je ne me rappelle plus très bien ce que dit le paragraphe 42(3) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Cet article-ci remplace une disposition de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, et je me demande si cela n'entraîne pas d'autres conséquences. Monsieur Oland, vous allez vous pencher là-dessus?

**M. Oland:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** Merci. L'autre question que je voulais vous poser est la suivante: pensez-vous que les dispositions de ce projet de loi pourront être appliquées aux navires qui causent tous ces autres problèmes quand ils vident leurs réservoirs d'eau de cale? Je fais allusion ici aux moules zébrées, ainsi de suite. Je sais que cette loi vise tout simplement à regrouper un certain nombre de régimes de responsabilité. Elle peut toutefois avoir d'autres impacts. C'est ce que je voudrais savoir.

D'après le *Chronicle Herald*, au cours des trois premiers mois de l'année, les bateaux qui ont pollué les eaux arctiques canadiennes ont reçu des peines totalisant 122 000 \$. Je ne sais pas si c'est beaucoup ou non. Cela me paraît peu élevé, compte tenu des dommages qu'ils causent.



**Mr. Oland:** There are two types of pollution spills. There is the larger type of spill that just happened off the coast of France, for example, and there is the smaller spill, which is caused by pumping out bilge oil and ballast and so on, and that usually happens in a harbour area. Those, at least in my experience on the West Coast, have declined dramatically simply because Transport Canada and the harbour authorities have become so much better. A vessel comes in, and the bilge valve is sealed. The liability of the shipowner is almost absolute. As a result of that, the compliance, at least on our coast, and I expect it is true on the East Coast as well, has become much better. The number of fines, which used to be quite high 15 or 20 years ago, has decreased because there are fewer prosecutions.

That is a very different thing from a major pollution spill. There is no change on the oil pollution conventions from what was in old Part 16 to new Part 6 of this bill. They are simply brought over. There has been no change in those liability allocations.

**Senator Spivak:** Thank you.

**Senator Forrestall:** I wish we could do as well with U.S. military vessels coming into Canadian waters and dumping their excessive wastes in our harbour. They can get away with thousands of tonnes. I am sorry. That is facetious, and I am taking up the time of the committee.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Oland. We will be hearing from you.

Honourable senators, we have in front of us, as future business of the committee, the establishment of a Subcommittee on Transportation Safety. We can deal with that this morning. I will need a motion to establish the Subcommittee on Transportation Safety and to study matters relating to transportation safety that may be referred to it from time to time by the committee. Is there a motion to that effect?

**Senator Forrestall:** Madam Chairman, I move that a Subcommittee on Transportation Safety be established to study matters relating to transportation safety that may be referred to it from time to time by the committee.

**The Chairman:** Is it agreed, honourable senators?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

**Senator Forrestall:** I further move that the subcommittee consist of five members, three of whom shall constitute a quorum.

**The Chairman:** Do you have the names?

**Senator Forrestall:** Yes. I further move that the initial membership of the Subcommittee on Transportation Safety be as follows: The Honourable Senators Adams, Callbeck, Forrestall, Perrault and Roberge.

**The Chairman:** Is it agreed, honourable senators?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

**M. Oland:** Il y a deux types de déversements. Il y a les déversements de grande envergure, comme celui qui est arrivé au large de la côte française, par exemple, et les déversements de petite envergure causés par la vidange des huiles de fond de cale, du carburant de lestage, ainsi de suite, et qui surviennent habituellement dans le port. Ces types de déversements, du moins sur la côte Ouest, sont beaucoup moins fréquents parce que Transports Canada et les autorités portuaires sont plus sévères. Quand un navire arrive, le réservoir d'eau de cale est scellé. La responsabilité du propriétaire de bateau est presque absolue. Cette mesure a eu pour effet d'améliorer l'application de la loi, du moins sur la côte Ouest, et je présume qu'il en va de même sur la côte Est. Le nombre d'amendes émises, qui était très élevé il y a 15 ou 20 ans, a beaucoup diminué parce qu'il y a moins de poursuites.

Ce n'est pas du tout la même chose qu'un déversement majeur. Pour ce qui est des conventions sur la pollution par le pétrole, la partie 6 du projet de loi reprend tout simplement l'ancienne partie 16 de la loi. Il n'y a aucun changement au chapitre de la responsabilité.

**Le sénateur Spivak:** Merci.

**Le sénateur Forrestall:** J'aimerais qu'on puisse faire la même chose avec les navires militaires américains qui déversent une quantité excessive de déchets dans les ports canadiens. Ils déversent des milliers de tonnes de déchets. Je m'excuse, ce commentaire est déplacé, et je fais perdre du temps au comité.

**La présidente:** Merci, monsieur Oland. Nous espérons avoir bientôt de vos nouvelles.

Honorable sénateurs, nous devons discuter, dans le cadre de nos travaux futurs, de la création d'un sous-comité de la sécurité des transports. Nous pouvons régler cela ce matin. J'aimerais que quelqu'un propose une motion visant à établir un sous-comité de la sécurité des transports chargé d'examiner les questions liées à la sécurité des transports qui pourraient lui être renvoyées de temps à autre par le comité. Quelqu'un peut-il proposer cette motion?

**Le sénateur Forrestall:** Madame la présidente, je propose qu'un sous-comité sur la sécurité des transports soit formé afin d'examiner les questions liées à la sécurité des transports qui pourraient lui être renvoyées de temps à autre par le comité.

**La présidente:** Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

**Des voix:** Oui.

**La présidente:** Adoptée.

**Le sénateur Forrestall:** Je propose que le sous-comité soit composé de cinq membres, dont trois constitueront le quorum.

**La présidente:** Avez-vous des noms à proposer?

**Le sénateur Forrestall:** Oui. Je propose que le Sous-comité de la sécurité des transports soit composé dans un premier temps des membres suivants: les honorables sénateurs Adams, Callbeck, Forrestall, Perrault et Roberge.

**La présidente:** Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

**Des voix:** Oui.

**La présidente:** Adoptée.

**Senator Forrestall:** I move that substitution in membership be communicated to the clerk of the subcommittee.

**The Chairman:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

**Senator Forrestall:** I further move that the subcommittee be authorized to send for persons, papers and records, whenever required, and to print from day to day such papers and evidence as may be ordered by it.

**The Chairman:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

**Senator Forrestall:** I move that the committee's power to permit coverage by electronic media be conferred on the subcommittee.

**The Chairman:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

**Senator Forrestall:** I move that the study on the state of transportation safety and security in Canada and to complete a comparative review of technical issues and legal and regulatory structures referred to the committee by the Senate on March 21, 2000 be referred to the Senate Subcommittee on Transportation Safety for consideration and report pursuant to the Rules of the Senate.

**The Chairman:** Is it agreed, senators?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

**Senator Spivak:** I have a comment, which I am sure is out of order. I hope the committee will look at the new trucking regulations that permit truckers to work longer hours. I hope they would make that a priority before the regulations are completely set in stone, because they can now go 84 hours at a time without a break.

**Senator Forrestall:** Madam Chair, I hope we would be in a position to start looking at that and other very critical questions before May is over.

**The Chairman:** Our next meeting will be tomorrow at 5:30 in Room 356. We have one witness from the Canadian Board of Marine Underwriters.

**Senator Furey:** Madam Chair, will that be the only insurance industry person attending?

**The Chairman:** If you have recommendations to make to the committee, we can invite other people.

The committee adjourned.

**Le sénateur Forrestall:** Je propose que les noms des remplaçants soient communiqués au greffier du sous-comité.

**La présidente:** Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** Oui.

**La présidente:** Adoptée.

**Le sénateur Forrestall:** Je propose également que le sous-comité soit autorisé à inviter les témoins qu'il juge nécessaire et à exiger la production de documents et de dossiers au besoin, de même qu'à les faire publier au jour le jour.

**La présidente:** Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** Oui.

**La présidente:** Adoptée.

**Le sénateur Forrestall:** Je propose que le comité soit autorisé à permettre la diffusion des délibérations du sous-comité par les médias d'information électroniques.

**La présidente:** Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** Oui.

**La présidente:** Adoptée.

**Le sénateur Forrestall:** Je propose que l'étude sur l'état de la sécurité des transports au Canada, qui englobe une étude comparative des considérations techniques et des structures juridiques et réglementaires, renvoyée au comité par le Sénat le 21 mars 2000, soit confiée au sous-comité de la sécurité des transports pour qu'il y procède et en fasse rapport conformément au Règlement du Sénat.

**La présidente:** Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** Oui.

**La présidente:** Adoptée.

**Le sénateur Spivak:** J'aimerais faire un commentaire, et je suis certain qu'il est irrecevable. J'espère que le comité va examiner la nouvelle réglementation sur le transport routier, qui autorise les camionneurs à faire des heures plus longues. Il faudrait examiner cela en priorité avant que la réglementation ne soit adoptée, parce qu'ils peuvent maintenant travailler pendant 84 heures, sans prendre de pause.

**Le sénateur Forrestall:** Madame la présidente, j'espère que nous serons en mesure de nous pencher là-dessus et d'examiner d'autres questions très importantes avant la fin mai.

**La présidente:** La prochaine réunion aura lieu demain, à 17 h 30, dans la pièce 356. Nous allons entendre un représentant de la Canadian Board of Marine Underwriters.

**Le sénateur Furey:** Madame la présidente, est-ce le seul représentant de l'industrie que nous allons entendre?

**La présidente:** Nous pouvons convoquer d'autres personnes, si vous avez des suggestions à faire au comité.

La séance est levée.









*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

WITNESSES—TÉMOINS

*From The Shipping Federation of Canada:*

Gilles Bélanger, President and CEO;  
Sonia Simard, Director, Policy and Government Affairs.

*From Canadian Maritime Law Association:*

A. Barry Oland, President.

*De la Fédération maritime du Canada:*

Gilles Bélanger, président et chef de la direction;  
Sonia Simard, directrice, Politiques et affaires  
gouvernementales.

*De l'Association canadienne de droit maritime:*

A. Barry Oland, président.



Second Session  
Thirty-sixth Parliament, 1999-2000

SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

## Transport and Communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

---

Wednesday, May 3, 2000

---

Issue No. 12

**Third meeting on:**  
Marine Liability Act  
(Bill S-17)

---

WITNESSES:  
(See back cover)

Deuxième session de la  
trente-sixième législature, 1999-2000

SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

## Transports et des communications

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

---

Le mercredi 3 mai 2000

---

Fascicule n° 12

**Troisième réunion concernant:**  
La loi sur la responsabilité en matière maritime  
(Projet de loi S-17)

---

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
* Boudreau, P.C. (or Hays)	(or Kinsella)
Callbeck	Perrault, P.C.
Finestone, P.C.	Poulin
Furey	Roberge
Johnson	Spivak

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Change in Membership of the Committee:*

Pursuant to Rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Callbeck substituted for that of the Honourable Senator De Bané, P.C. (*May 3, 2000*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
* Boudreau, c.p. (ou Hays)	(ou Berntson)
Callbeck	Perrault, c.p.
Finestone, c.p.	Poulin
Furey	Roberge
Johnson	Spivak

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Callbeck substitué à celui de l'honorable sénateur De Bané, c.p. (*le 3 mai 2000*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Wednesday, May 3, 2000  
(18)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:32 p.m., in room 356-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Forrestall, Furey, Poulin, Roberge and Spivak (8).

*In attendance:* The official reporters of the Senate and Martin Brennan, special advisor to the committee.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on April 4, 2000, the committee proceeded to study Bill S-17. (See Issue No. 10, Wednesday, March 1, 2000 and Tuesday, April 11, 2000 for full text of the Order of Reference.)

**WITNESSES:**

*From the Canadian Board of Marine Underwriters:*

Arthur Payne, President;

Doug McRae, Chairman of the CBMU Legislative Committee.

The witnesses made a presentation and answered questions.

The Committee proceeded to discuss future business.

I was agreed — That the committee proceed to clause by clause consideration on Bill S-17 on May 9, 2000.

It was moved by Senator Spivak, — That the Subcommittee on Communications be authorized to revise the budget application for the special study on communication policy for submission to the Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

At 6:20 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

**ATTEST:**

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mercredi 3 mai 2000  
(18)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et communications se réunit aujourd'hui à 17 h 32, dans la pièce 356-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Forrestall, Furey, Poulin, Roberge et Spivak (8).

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 4 avril 2000, le comité procède à l'étude du projet de loi S-17 (*pour le texte intégral de l'ordre de renvoi, voir le fascicule n° 10 du mercredi 1<sup>er</sup> mars 2000 et du mardi 11 avril 2000*).

**TÉMOINS:**

*Du Canadian Board of Marine Underwriters:*

Arthur Payne, président;

Doug McRae, président du Comité législatif du CBMU.

Les témoins font un exposé et répondent aux questions.

Le comité procède à l'étude de ses travaux futurs.

Il est convenu — Que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi S-17 le 9 mai 2000.

Il est proposé par le sénateur Spivak — Que le sous-comité des communications soit autorisé à réviser la présentation budgétaire pour l'étude spéciale sur la politique de communication aux fins de présentation au Comité de la régie interne, des budgets et de l'administration.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 18 h 20, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ:**

## EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, May 3, 2000

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met on this date at 5:32 p.m. to consider Bill S-17, respecting Marine Liability, and to validate certain bylaws and regulations.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** Today, we are studying Bill S-17. Our witnesses this evening are from the Canadian Board of Marine Underwriters. We already have the briefs that you presented to us. Please proceed.

**Mr. Arthur Payne, President, Canadian Board of Marine Underwriters:** On behalf of the Canadian Board of Marine Underwriters, I would thank you, Madam chair and members of the committee, for giving us the opportunity to make this submission to you today.

The Canadian Board of Marine Underwriters, or CBMU, was founded in 1917. Together with our sister organization in Vancouver, the Association of Marine Underwriters of British Columbia, AMUBC, we represent the interests of Canada's marine insurance industry.

Our corporate members include all the major Canadian marine insurers, including many that write both commercial and pleasure craft insurance. CBMU also maintains close contact with its counterparts in London, the United States and around the world through the International Union of Marine Insurance, or IUMI.

The three key functions of CBMU are: to procure and disseminate information of interest to marine underwriters and to others; to facilitate the exchange of views and ideas to improve the marine insurance industry; and to promote and protect the interests of the Canadian underwriting community.

Marine insurance in Canada is an international business. However, it is estimated that over 50 per cent of the business is written in our domestic market. The balance is written in overseas markets and in the United States. The principal world market for liability insurance for large vessels, protection and indemnity insurance, is a series of mutual associations, known as protection and indemnity associations, or "P&I" clubs.

The largest P&I clubs are grouped in an umbrella association known as the International Group of Protection and Indemnity Associations. By pooling their capacity, which derives in part from the assets of the ship-owning members, and jointly purchasing reinsurance, the P&I clubs can provide an estimated \$4 billion of capacity for an individual claim. The P&I clubs are the obvious choice for large vessel owners, particularly the tanker owners.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 3 mai 2000

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 32 pour étudier le projet de loi S-17, Loi concernant la responsabilité en matière maritime et la validité de certains règlements.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Aujourd'hui, nous étudions le projet de loi S-17. Nos témoins sont les représentants de la Canadian Board of Marine Underwriters. Nous avons déjà les mémoires que vous nous avez communiqués. Je vous en prie.

**M. Arthur Payne, président, Canadian Board of Marine Underwriters:** Au nom de la Canadian Marine Board of Underwriters, j'aimerais vous remercier, madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du comité, de nous avoir invités à venir témoigner.

La fondation du Canadian Board of Marine Underwriters (CBMU) remonte à 1917. De concert avec notre pendant de Vancouver, l'Association of Marine Underwriters of British Columbia (AMUBC), nous représentons les intérêts de l'industrie de l'assurance maritime et fluviale du Canada.

Nos membres collectifs comprennent tous les grands assureurs marins canadiens, dont plusieurs assurent tant les navires commerciaux que les bateaux de plaisance. Le CBMU demeure en contact étroit avec ses homologues de Londres, des États-Unis et du monde entier par le truchement de l'Union internationale d'assurances transports.

Le CBMU remplit trois grands offices: il obtient des renseignements d'intérêt et les distribue aux assureurs marins et d'autres intervenants; il facilite l'échange de vues et d'idées afin d'améliorer l'industrie des assurances maritimes et fluviales; il assure la promotion et la protection des intérêts du milieu canadien de l'assurance.

L'assurance maritime canadienne est une industrie internationale, mais on estime que plus de la moitié de ses couvertures sont souscrites dans le marché intérieur. Le reste se répartit entre les États-Unis et les pays étrangers. Le principal marché mondial de l'assurance de responsabilité civile des navires de gros tonnage, la couverture protection et indemnisation, se compose d'un ensemble d'associations mutuelles connues sous le nom d'associations de protection et d'indemnité ou de clubs P & I.

Les plus grands clubs P & I sont regroupés dans une association-cadre du nom d'International Group of Protection and Indemnity Associations. Par la mise en commun de leur capacité (qui provient en partie des actifs des armateurs membres) et l'acquisition conjointe de réassurance, les clubs P & I sont en mesure de fournir une capacité estimée de 4 milliards de dollars à une demande individuelle de règlement. Les P & I sont de toute évidence le premier choix des propriétaires de navires de gros tonnage et, plus particulièrement, des armateurs de navires citernes.



There are, in addition, several other non-mutual P&I insurers overseas with capacities exceeding \$250 million for any one loss. The Canadian marine insurance market provides coverage for the smaller craft, generally operating within Canadian waters.

The CBMU comments mainly will be directed at Part 4 of Bill S-17, which implements the international regime for carriers of passengers, the Athens Convention, although we do have some other comments regarding the bill.

In 1996, Parliament simultaneously introduced two related bills. Bill C-58, to enact the 1976 Convention on Limitation for Maritime Claims and its 1996 protocol; and Bill C-59, to enact the Athens Convention, dealing with liabilities arising from carriage of passengers. The 1976 convention provided for a global limitation of liability for ships, while the Athens Convention provided important per-passenger limits. The two conventions go hand in hand.

Both bills had widespread industry support. However, Bill C-258 and Bill C-59 were not enacted due to elections being called. While the 1976 Convention on Limitation for Maritime Claims and its 1996 protocol were reduced and enacted as Bill S-4, the Athens Convention will now become law with Bill S-17, completing the task.

In addition, a temporary measure in Bill S-4, clause 577(3), restricting the global liability with respect to passengers can be removed, greatly increasing the limitation amount available to meet passenger claims. This is possible now that the Athens Convention will introduce the per-passenger limits.

In our view, the two conventions are inseparable, and the enactment of Bill S-17 will reunite them in Canadian law.

CBMU strongly supports the international harmonization of maritime law which tends to reduce costs and maintain a competitive position for the Canadian shipping industry. The adoption of the Athens Convention is another step in that direction.

As mentioned, I will speak to the marine insurance implications of the bill. The P&I clubs offer very high capacities to shipowners with exposures to large claims. Currently, virtually all large passenger vessel owners are members of P&I clubs, and have complete liability coverage at reasonable cost.

The P&I clubs have already endorsed the Athens Convention, so the adoption by Canada of that convention will have no impact on large vessel owners. Currently, many of the small Canadian passenger vessels, usually in the nature of small excursion vessels, small ferries, fishing charter boats, et cetera, are insured in the

Il existe d'autre part un bon nombre d'assureurs non mutuels de type P & I, à l'étranger, dont les capacités dépassent les 250 millions de dollars par sinistre. Le marché canadien de l'assurance maritime et fluviale offre la couverture des petits bateaux naviguant ordinairement dans les eaux canadiennes.

Les commentaires du CBMU porteront principalement sur la partie 4 du projet de loi S-17 qui vise la mise en oeuvre du Régime international sur le transport des voyageurs, la Convention d'Athènes, même si nous avons quelques autres commentaires concernant ce projet de loi.

En 1996, le Parlement a présenté simultanément deux projets de loi connexes, le projet de loi C-58 visant à donner force de loi à la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et à son protocole de 1996 ainsi que le projet de loi C-59 pour habiliter la Convention d'Athènes sur la responsabilité civile découlant du transport de passagers. La Convention de 1976 prévoit une limitation globale de la responsabilité des navires tandis que celle d'Athènes fixe d'importantes restrictions par passager. Les deux conventions vont de pair.

Les deux projets de loi avaient l'appui général de l'industrie, mais ni l'un ni l'autre n'a pris force de loi car une élection a été déclenchée. La Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et le protocole connexe de 1996 ont été déposés de nouveau et édictés sous la forme du projet de loi S-4 et la Convention d'Athènes prendra force de loi avec l'adoption du projet de loi S-17.

D'autre part, une mesure provisoire du projet de loi S-4 (le paragraphe 577(3)) restreignant la responsabilité globale relative aux passagers peut être révoquée, augmentant de beaucoup la limitation de la responsabilité en valeur pouvant être allouée aux demandes de règlement des passagers, ce que permet l'introduction des limites par passager de la Convention d'Athènes.

À nos yeux, les deux conventions sont inséparables et la promulgation du projet de loi S-17 les réunira dans le droit canadien.

Le CBMU appuie avec force l'harmonisation internationale du droit maritime, car elle tend à réduire les coûts et à conserver à l'industrie canadienne du transport sa position concurrentielle. L'adoption de la Convention d'Athènes est un pas de plus dans cette direction.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, je parlerai principalement des implications du projet de loi pour l'assurance maritime. Les clubs P & I offrent de vastes capacités de paiement aux armateurs exposés à des demandes de règlement élevées. En ce moment, pratiquement tous les armateurs de navires de gros tonnage transportant des voyageurs sont membres de clubs P & I et disposent d'une couverture complète de la responsabilité à un prix raisonnable.

Les clubs P & I ont déjà donné leur aval à la Convention d'Athènes, aussi son adoption par le gouvernement canadien n'aura-t-elle pas de répercussions sur les armateurs de navires de gros tonnage. Actuellement, beaucoup de petits navires canadiens de passagers, qui sont ordinairement des bateaux d'excursion, des

Canadian market. While the Canadian insurers are capable of providing P&I limits up to \$50 million or more, the cost of such coverage is not competitive with the P&I clubs. Our market is competitive at lower levels of coverage, perhaps up to \$10 million. Under the Athens Convention, the exposure of small vessels – “small” being up to 300 gross registered tonnes — to liability claims reached \$10 million with 24 passengers on board. That is based on a \$1.5 million global limitation, plus approximately \$350,000 per passenger. It is expected, then, that vessels with more than 24 passengers will likely purchase P&I coverage from the P&I clubs, while the smaller ones may remain insured in the Canadian market.

In our opinion, a large majority of shipowners will willingly purchase insurance with limits sufficient to meet the obligations imposed by Bill S-17. That willingness underscores the need for the adoption of the proposed legislation.

We would like to assure the committee that our organization will take steps to widely disseminate the information regarding the changes in the legislative regime for operators, as we did following the passage of Bill S-4. The required limits are available at reasonable cost, and we are confident that the insurers and brokers will emphasize the requirements for higher limits as part of their professional responsibilities. Our experience with Bill S-4 leads us to conclude that the voluntary compliance by the operators will obviate the need for compulsory insurance.

While we expect no premium increases as a result of the bill, the increase in exposure to passenger claims will require the small operators to carry higher limits of liability. The only appreciable impact may be on small operators with short operating seasons where annual revenues are not substantial. However, the changes will affect those operators uniformly, and there is no reason to suspect that they will not be able to pass on increased costs to passengers. We also expect that the impact to the Canadian insurance market will be minor, since marine liability insurance represents a very small fraction of the total liability insurance premium underwritten in the Canadian market.

Mr. Doug McRae will now speak to several tables we have attached to our submission today. Those tables address insurance costs relative to passenger vessel size.

**Mr. Doug McRae, Chairman, Canadian Board of Marine Underwriters Legislative Committee:** Honourable senators, the first table on page 4 is intended to illustrate the current costs of small passenger vessel owners in Canada. We have concentrated

travriers de petite taille, des bateaux de pêche de louage, et cetera, sont assurés dans le marché canadien. Bien que les assureurs canadiens soient en mesure de fournir des limites de P & I pouvant atteindre et parfois dépasser les 50 millions de dollars, le coût de ces couvertures ne peut entrer en concurrence avec celui des clubs P & I. Notre marché est concurrentiel à des niveaux de couverture moins élevés, peut-être jusqu'à 10 millions de dollars. En vertu de la Convention d'Athènes, le risque de sinistres en responsabilité civile d'un petit bateau (d'au plus 300 tonnes de jauge brute enregistrée) de passagers atteint 10 millions de dollars quand 24 voyageurs se trouvent à son bord (limitation globale de 1,5 million de dollars plus environ 350 000 \$ par passager). Il faut donc s'attendre à ce que les bateaux de plus de 24 passagers se procurent leur couverture P & I auprès des clubs P & I, alors que les bâtiments plus petits demeureront assurés dans le marché canadien.

À notre avis, les propriétaires de navires, dans leur vaste majorité, sont disposés à acquérir des assurances dont les limites suffisent aux obligations imposées par le projet de loi S-17. Cette volonté de collaboration souligne le besoin d'adopter les mesures législatives proposées.

Nous désirons donner au comité l'assurance que notre organisme prendra les moyens nécessaires à la diffusion générale des renseignements sur les modifications au régime législatif applicables aux exploitants, comme il l'a fait dans le cas du projet de loi S-4. Les limites requises sont disponibles à un prix abordable et nous sommes convaincus que les assureurs et courtiers, dans le cadre de leurs responsabilités professionnelles, insisteront sur le besoin d'augmenter les limites. L'expérience acquise avec le projet de la S-4 nous porte à conclure que la conformité volontaire des exploitants rendra inutile le recours à l'assurance obligatoire.

Nous ne prévoyons pas d'augmentation de primes en conséquence du projet de loi, mais la hausse de l'exposition aux demandes de règlement des passagers exigera des exploitants qu'ils s'allouent des limites plus élevées de responsabilité civile. Seulement les petits exploitants dont la saison d'activité est courte et les revenus annuels modestes subiront des conséquences appréciables. Les modifications toucheront uniformément, toutefois, ces exploitants et il n'y a pas lieu de croire qu'il ne leur sera pas possible de faire porter aux passagers l'augmentation de leurs coûts. Nous prévoyons aussi que les effets de la promulgation de la loi sur le marché canadien de l'assurance seront légers car l'assurance de responsabilité civile marine et fluviale ne représente qu'une très petite fraction des primes totales de responsabilité civile souscrites dans le marché canadien.

M. Doug McRae va maintenant vous commenter plusieurs des tableaux que nous avons annexés à notre mémoire. Ces tableaux donnent les chiffres du coût d'assurance par passager en fonction de la taille des navires.

**M. Doug McRae, président, Comité législatif du Canadian Board of Marine Underwriters:** Honorables sénateurs, le premier tableau à la page 5 décrit les coûts actuels pour les petits bateaux de passagers au Canada. Nous nous sommes limités dans



in this table on the vessels under 300 tonnes. As we mentioned, the larger vessels tend to be insured in the P&I clubs and not here.

To give you an illustration, the first table shows the current Canada Shipping Act limits which include the passenger liabilities. In all these categories of vessels with 12, 20, 50 or 100 passengers, the overall global limit including the passenger liability is only \$1.5 million. Some vessel owners purchase \$1 million of coverage. In the global limit of \$1.5 million, the \$1 million is allocated to bodily injury claims, including passenger claims, and \$500,000 is allocated to property damage changes. Some of the vessel owners elect sufficient to meet the passenger liability requirements of \$1 million.

For a small vessel operating with, perhaps, 12 passengers, we estimate \$1 million of coverage would cost \$500 to \$1,000. Some of these vessel owners, even though their liability may be limited to \$1.5 million, elect voluntarily to insure to higher limits because these limits can, in certain circumstances, be broken.

Similarly, for a vessel carrying 12 passengers, if the vessel owners elect to purchase \$5 million of liability insurance, their costs would be \$1,500 to \$2,500. The same coverage with a \$10 million limit would perhaps cost about \$2,500 to \$5,000. Although it rarely happens in that market, occasionally someone purchases \$25 million of liability insurance, and the cost is currently \$7,500 to \$9,500.

In the extreme right-hand column, we have indicated the costs for similar coverage by these P&I clubs. They operate in a rather odd fashion. They do not put a passenger limit on their coverage, they cover unlimited liability for bodily injury claims, and they have a capacity of about \$4 billion to meet that, so they do not have to include any individual limits. Their minimum premiums for vessels like this are only \$3,500.

At somewhere between \$5 and \$10 million of coverage, the Canadian market becomes uncompetitive with these P&I clubs. A passenger vessel owner carrying 100 passengers — and it would really be stretching the capacity of a 300-tonne vessel to put 100 passengers on board — would pay slightly more than that. You will see that in the bottom row, first column. Coverage of \$1 million would cost \$1,000 to \$3,000; \$5 million would cost \$1,500 to \$4,000; \$10 million would cost \$2,500 to \$6,000; and \$25 million would, again, cost in the range of \$7,500 to \$9,500. The P&I clubs would ignore the fact that they were carrying more passengers. They would charge a minimum premium of \$3,500. It is not expensive coverage.

I would refer to the second part of that table on page 4 respecting insurance costs. Given the introduction of Bill S-17 with the Athens Convention limits of approximately \$350,000 per Canadian passenger, we estimate, in the first example with 12 passengers, that there would now be exposure to claims of \$5.7 million.

ce tableau aux navires de moins de 300 tonnes. Comme nous l'avons déjà dit, les navires plus importants ont tendance à être assurés par les clubs P & I et pas au Canada.

Pour vous donner une idée, le premier tableau indique les limites globales actuelles de la Loi sur la marine marchande, passagers compris. Dans toutes ces catégories de navires dont le nombre de passagers est de 12, 20, 50 ou 100, la limite globale incluant la responsabilité pour les passagers n'est que de 1,5 million de dollars. Certains armateurs achètent une couverture d'un million de dollars. Dans la limite globale de 1,5 million de dollars, le million de dollars couvre les dommages corporels, y compris ceux des passagers, et 500 000 \$ les dommages matériels. Certains armateurs estiment suffisant de couvrir la responsabilité par passager avec 1 million de dollars.

Pour un petit navire de, disons, 12 passagers, nous estimons que le coût d'une couverture d'un million de dollars se situe entre 500 \$ et 1 000 \$. Certains de ces armateurs, même si leur responsabilité est limitée à 1,5 million de dollars, décident d'eux-mêmes de porter la limite de leur assurance à un plafond supérieur parce que dans certaines circonstances ces plafonds peuvent être dépassés.

De même, pour un navire transportant 12 passagers, si les propriétaires choisissent d'acheter une assurance responsabilité de 5 millions, le coût serait de 1 500 \$ à 2 500 \$. La même couverture avec une limite de 10 millions de dollars pourrait coûter de 2 500 \$ à 5 000 \$. Bien que cela se produise rarement sur le marché, il arrive qu'on achète une assurance responsabilité de 25 millions, qui coûte actuellement 7 500 \$ à 9 500 \$.

Dans la colonne à l'extrême droite, nous avons indiqué ce que coûterait une protection semblable de la part des clubs P & I. Ces clubs fonctionnent de façon un peu étrange. Ils ne limitent pas le nombre de passagers pour la protection qu'ils offrent; la couverture est illimitée pour les blessures corporelles. Ces clubs ont une capacité d'environ 4 milliards de dollars et n'ont donc pas à prévoir de limites individuelles. La prime minimale pour les navires de ce genre n'est que de 3 500 \$.

Pour une couverture de 5 millions à 10 millions de dollars, le marché canadien ne peut rivaliser avec ces clubs P & I. Un navire à 100 passagers — ce qui serait la capacité maximale d'un navire de 300 tonnes — devrait payer un peu plus. C'est ce que vous voyez à la dernière ligne, dans la première colonne. Une protection d'un million de dollars coûterait de 1 000 \$ à 3 000 \$; une protection de 5 millions de dollars coûterait de 1 500 \$ à 4 000 \$; une protection de 10 millions de dollars coûterait de 2 500 \$ à 6 000 \$, et une protection de 25 millions de dollars coûterait, encore une fois, de 7 500 \$ à 9 500 \$. Les clubs P & I ne tiennent pas compte du fait que le navire transporte davantage de passagers. Ils demandent une prime minimale de 3 500 \$, ce qui est peu coûteux.

Je vous renvoie maintenant au premier tableau de la page 6 sur les frais d'assurance. Compte tenu du projet de loi S-17 et des limites prévues de la Convention d'Athènes, soit environ 350 000 \$ par passager canadien, nous estimons, dans le premier exemple de 12 passagers, qu'on risquerait de faire face à des réclamations s'élevant à 5,7 millions de dollars.



You can see that I have marked the \$1 million and \$5 million columns as being not applicable because, presumably, these people will have to buy \$10 million of coverage to be fully insured. We are estimating the cost to be identical to that under the current CSA limits. The only difference would be that the operators will presumably buy the higher limits. However, the cost of those limits will not be any higher than it was under the current regime.

The view of the insurance market is that the trade-off of the higher limits is balanced by the per-passenger limits. One balances out the other, and the cost should not change. Again, the P&I clubs, already having endorsed Athens, will not change their price structures as a result of Bill S-17 being enacted. As the number of passengers increases, as shown in the example with 20 passengers, the vessel exposure is \$8.5 million; and at 50 passengers, it rises to \$19 million.

Earlier, as Mr. Payne mentioned, the vessel owners with \$19 or \$36 million of exposure — those with 50 or 100 passengers — will likely seek to provide coverage in the P&I clubs, although the domestic market can provide for them if they choose to ensure with us. However, pricing in our Canadian market is not competitive.

Based on our experience over the years, we recognize that we may be in a position to cover them, assuming the claims do not materially increase over a period of time because of the introduction of any particular regime.

In the second table, on page 5, we have endeavoured to show the impact of Bill S-17 on a passenger ticket cost. We have made several assumptions. The object of this exercise is to take the worst case, that is, the vessel owner who will be impacted most severely by the implication of having to buy higher limits. In Canada, we have some widely varying situations. A tour boat operator in Vancouver might operate 10 or 12 months of the year, whereas an operator on the north shore of the Gulf of St. Lawrence might operate for a 20-week season. The worst-case scenario assumes 80 per cent of passenger capacity being carried on a daily basis, during a short, 20-week season, and a fairly low ticket price of \$30.

In the first column we outline an operator with a small boat with capacity for 12 passengers. Under the assumptions laid out, he would only be able to carry approximately 200 passengers over his season, and his total, annual passenger revenue would be only \$5,600. If he buys \$1 million of coverage under the current CSA limitation provisions, his average premium might be \$750. We have, therefore, estimated the premium allocation for the insurance would be about \$4 of his \$30 ticket.

The same operator, with the passage of Bill S-17 and the Athens Convention, will have to buy coverage of \$5 million to fully insure the passenger liabilities, and his average premium will be in the neighbourhood of \$2,000. This would cause an average

Comme vous le voyez, j'ai indiqué que les couvertures d'un million et de 5 millions de dollars sont sans objet, car j'ai tenu pour acquis que ces exploitants devraient acheter une protection de 10 millions de dollars pour être assurés intégralement. Nous avons jugé que le coût serait identique à ce qu'il est sous les limites actuelles de la CSA. La seule différence, c'est que les exploitants devraient probablement payer pour une limite supérieure, mais le coût ne sera pas plus élevé qu'il ne l'est à l'heure actuelle.

Le secteur de l'assurance est d'avis que les limites supérieures sont compensées par les limites par passager. Les unes compensent les autres, et le coût reste inchangé. Encore une fois, les clubs P & I, qui respectent déjà la Convention d'Athènes, ne modifieront pas leurs primes si le projet de loi S-17 est adopté. La prime augmente en fonction du nombre de passagers; ainsi, pour 20 passagers, la responsabilité est de 8,5 millions de dollars et pour 50 passagers, elle grimpe à 19 millions de dollars.

Plus tôt, M. Payne a indiqué que les propriétaires d'un navire ayant une responsabilité de 19 millions ou de 36 millions de dollars — les navires de 50 et 100 passagers — tenteront probablement d'obtenir une protection des clubs P & I, bien que le marché intérieur puisse aussi la leur offrir. Toutefois, les prix sur le marché canadien ne sont pas concurrentiels.

D'après notre expérience des dernières années, nous savons que nous pourrions les assurer, à condition que les réclamations n'augmentent pas de façon importante dans les années à venir par suite de l'adoption d'un régime particulier.

Au deuxième tableau de la page 6, nous avons tenté de montrer l'effet du projet de loi S-17 sur le prix des billets des voyageurs. Nous avons fait plusieurs hypothèses. Nous tentons de déterminer quelle serait la pire situation, c'est-à-dire la situation d'un propriétaire d'un navire qui subirait le plus les effets du projet de loi puisqu'il lui faudrait se procurer des limites supérieures. Au Canada, les situations varient beaucoup. Un exploitant de bateaux d'excursion à Vancouver peut exploiter son navire 10 ou 12 mois par année, alors que l'exploitant de la côte nord du Golfe du Saint-Laurent ne jouit que d'une saison de 20 semaines. Le pire des scénarios est celui d'un navire exploité quotidiennement, à 80 p. 100 de sa capacité, pendant une brève saison de 20 semaines et d'un billet au prix relativement bas de 30 \$.

Dans la première colonne, nous décrivons le cas de l'exploitant d'un navire dont la capacité est de 12 passagers. Selon nos hypothèses, il pourrait transporter seulement 200 passagers pendant la saison, environ, et ses revenus totaux ne seraient que de 5 600 \$. S'il achète une couverture d'un million de dollars aux termes des dispositions actuelles sur les limites de la Loi sur la marine marchande, sa prime moyenne serait de 750 \$. Par conséquent, nous avons estimé que la prime d'assurance représenterait environ 4 \$ sur les 30 \$ que coûterait le billet.

Après l'adoption du projet de loi S-17 et de la Convention d'Athènes, le même exploitant devra acheter une protection de 5 millions de dollars pour obtenir l'assurance complète de la responsabilité à l'égard des passagers, et sa prime moyenne serait

impact of premium per ticket of \$10.50. The operator's additional cost per ticket would be \$6.50.

We submit that the \$6.50 additional cost is probably not high compared to the additional coverage that his passengers will enjoy coming under the Athens Convention.

The second case, illustrated on the next line, is the 20-passenger situation. The number of passengers per season rises to 320, and annual revenues increase to \$9,600. Currently under the CSA, with this \$1 million limit per passenger, the operator might purchase that insurance for \$1,250 or, again, about \$4 a ticket. With the Athens limits, he would be required to carry \$8.5 million of coverage which we estimate will cost \$3,500. The impact of the insurance cost on ticket price would be about \$11 per ticket, or an increase of about \$7. If you consider the greatly increased coverage of passengers to \$8.5 million, a \$7 increase in ticket price is not extreme.

We also mentioned that all the operators of similar boats in the region will have to carry the same limit, so no one would have a competitive advantage and, presumably, they would be able to increase their ticket costs, if necessary, to balance out the increased insurance they will be providing.

At 50-passenger capacity, the revenues for 800 passengers rises to \$24,000. Under the current CSA regime, the owner might pay \$1,750, or only \$2 a ticket. Obviously it becomes insignificant at this level. Although he would have to provide \$19 million of coverage to provide limitation for the 50 passengers, we are assuming in this scenario that he would probably move over to a P&I club and pay the \$3,500 premium, which is an increase of about \$4 in the ticket price. The impact on his operation might be an additional \$2 per ticket for the additional coverage, but that moves him from \$1 million to \$19 million in coverage for his passengers, again, a very reasonable trade-off.

At the 100-passenger level, we estimate that 1,600 passengers might be carried in a short season with annual revenues of \$48,000. The owner's \$1 million limit under the current CSA regime would only cost \$2,000. With Athens, he would presumably be looking at a \$36.5 million limit to cover his 100 passengers. Again, we assume he would go with a P&I club with those extreme limits, and his premium cost per ticket drops to an insignificant \$2. The additional cost of implementing his additional insurance with the Athens Convention will be under \$1, an insignificant amount.

The impact, to the extent that it will be noticed, will be on small vessel owners with very limited seasons who do not earn a great deal of revenue. We presume that, the regime being equal for all, they will be able to increase prices, if necessary, to cover the additional cost.

d'environ 2 000 \$. Cela représenterait en moyenne 10,50 \$ par billet. Les coûts additionnels de l'exploitant par billet seraient de 6,50 \$.

Nous estimons que ce coût additionnel de 6,50 \$ n'est probablement pas élevé si on le compare à la protection additionnelle dont jouiront ces passagers aux termes de la Convention d'Athènes.

Le deuxième cas, qui figure à la ligne suivante, est celui du navire dont la capacité est de 20 passagers. Le nombre de passagers par saison passe à 320 et les revenus annuels à 9 600 \$. À l'heure actuelle, aux termes de la Loi sur la marine marchande, avec sa limite d'un million de dollars par passager, l'exploitant pourrait acheter une assurance pour 1 250 \$ ou, encore une fois, environ 4 \$ par billet. Selon les limites de la Convention d'Athènes, il lui faudrait obtenir une couverture de 8,5 millions de dollars, ce qui coûterait, selon nos estimations, 3 500 \$. Le coût de la prime représenterait environ 11 \$ par billet, soit une augmentation d'environ 7 \$. Si vous augmentez considérablement la couverture des passagers de sorte qu'elle atteigne 8,5 millions de dollars, une augmentation de 7 \$ par billet n'est pas excessive.

Nous avons aussi indiqué que tous les exploitants de navires semblables dans cette région devront avoir la même couverture; ainsi, aucun d'entre eux n'aurait d'avantage concurrentiel et, présumément, ils seraient en mesure d'augmenter le prix du billet, au besoin, pour compenser la protection accrue qu'ils offriront.

Pour un navire de 50 passagers, les revenus seraient de 24 000 \$ pour 800 passagers. En vertu du régime actuel de la Loi sur la marine marchande, le propriétaire paierait 1 750 \$ ou seulement 2 \$ par billet. De toute évidence, c'est une somme négligeable. Il lui faudrait avoir une couverture de 19 millions de dollars pour 50 passagers, mais nous tenons pour acquis, dans ce scénario, qu'il s'adresserait à un club P&I qui lui demanderait une prime de 3 500 \$, soit une hausse d'environ 4 \$ du prix du billet. Cela signifierait peut-être 2 \$ supplémentaires par billet pour la protection supplémentaire, mais cela signifie que sa couverture à l'égard des passagers passe d'un million de dollars à 19 millions de dollars, encore une fois, une contrepartie très raisonnable.

Pour un navire de 100 passagers, nous estimons qu'on pourrait transporter 1 600 passagers pendant une courte saison, soit des revenus annuels de 48 000 \$. La limite actuelle d'un million de dollars prévue par la Loi sur la marine marchande ne coûterait que 2 000 \$. Aux termes de la Convention d'Athènes, il lui faudrait une limite de 36,5 millions de dollars pour ses 100 passagers. Encore une fois, nous présumons que, pour de telles limites, il s'adresserait à un club P&I et que sa prime ne coûterait, par billet, que 2 \$. Le coût additionnel qu'entraînerait la protection supplémentaire prévue par la Convention d'Athènes serait de moins d'un dollar, une somme négligeable.

Ce seront donc les propriétaires de petits navires, dans les régions où la saison est courte et dont les revenus sont peu élevés qui en ressentiront surtout les effets. Nous présumons, puisque le régime est le même pour tous, qu'ils pourront augmenter leurs prix au besoin pour compenser les coûts additionnels.



As explained, under the current CSA regime, the limitation amounts are \$1 million for bodily injuries, and \$500,000 for property damage. We selected a \$1 million limit as being the cheapest insurance that anyone would be buying in the current market. If we look at the worst-case scenario to assess what the maximum impact might be, we suggest that in most cases the additional cost of implementing Athens for the average tour boat operator will be insignificant.

As I also stated, in the last two categories of 50 and 100 passengers, we assume that these owners will move to the P&I clubs which will provide these high limits at a very reasonable cost.

Those are our comments on the implications of the Athens Convention.

Article 39 provides the means for compulsory insurance to be introduced, if required. As stated earlier, we do not believe such measures are necessary at this time. However, in the event that it becomes required, we submit that the problem of enforcement would have to be dealt with. In addition, there is no formal certification of small vessels carrying 12 passengers or less, and the insurance industry could not guarantee that all owners would be able to obtain coverage.

We regard clause 40, the changes in the limitation provision, to be quite positive. We are of the opinion that the method by which the passenger limits of liability may be updated; that is, by Order in Council, will greatly simplify the process of harmonizing the Canadian regime with the international conventions as those conventions are updated. We are aware of current initiatives at the international level to revise the Athens Convention limits, as these limits were established 10 years ago. The mechanism provided for in the legislation will make the task of revising the limits in Canada very efficient.

A similar provision, clause 31, is present in Part 3, allowing for rapid response to changes in the global limits of liability in the 1976 Convention on Limitation for Maritime Claims. As stated before, it is our position that Canada should maintain harmony with these international conventions.

With respect to clause 37(2)(b), the passenger definition, it has come to our attention that the wording of this clause could be interpreted as bringing pleasure vessels carrying non-commercial passengers within the scope of the Athens Convention. Clearly, in our mind, Athens was not intended to include non-commercial vessels. We submit that this passenger definition should be reworked to clearly exclude passengers on pleasure vessels.

With regard to the concept of the Marine Liability Act, we are of the view that the grouping of the principal acts focusing on civil liability for maritime claims into a single statute will simplify the task of our members and their clients in understanding and interpreting the various conventions which have been adopted by Canada. It will also be a natural repository for future conventions

Comme nous l'avons expliqué, aux termes de la Loi sur la marine marchande, les montants maximaux seraient d'un million de dollars pour les blessures corporelles et de 500 000 \$ pour les dommages matériels. Nous avons choisi un montant d'un million puisque c'est l'assurance la moins coûteuse que tous peuvent se procurer sur le marché actuel. Si nous envisageons le pire des cas pour déterminer quel pourrait être l'effet extrême, à notre avis, dans la plupart des cas, le coût additionnel de la mise en oeuvre de la Convention d'Athènes sera négligeable pour les exploitants de bateaux de croisière.

J'ai aussi indiqué que dans les deux dernières catégories, soit les bateaux de 50 et 100 passagers, nous tenons pour acquis que les propriétaires obtiendront leur assurance d'un des clubs P&I qui offrent des indemnités maximales à un coût très raisonnable.

Ce sont là nos remarques sur les conséquences de la Convention d'Athènes.

L'article 39 établit les moyens d'introduire, si besoin est, l'assurance obligatoire. Comme nous l'indiquions plus haut, nous ne croyons pas de telles mesures nécessaires en ce moment. Dans le cas peu probable où cette situation changerait, nous estimons qu'il sera nécessaire de régler la question de la mise en application. De plus, comme il n'existe pas de programme de certification officiel des petits bateaux transportant 12 passagers ou moins, l'industrie de l'assurance ne peut garantir que tous les propriétaires seraient en mesure de se couvrir.

Nous jugeons l'article 40 qui modifie les dispositions sur la limitation très positif. Nous sommes d'avis que l'approche de mise à jour des limites de passagers, c'est-à-dire par décret en conseil, simplifiera de beaucoup le processus d'harmonisation canadien aux conventions internationales puisque celles-ci ont été mises à jour. Nous sommes au courant des initiatives internationales actuelles de révision des limites de la Convention d'Athènes qui ont été établies il y a dix ans. Le mécanisme prévu dans le projet de loi rendra très efficace le travail de révision des limites au Canada.

Une disposition comparable, l'article 31, figure à la partie 3, permettant une réaction rapide aux modifications des limites globales de responsabilité de la Convention de 1976 sur les limitations de la responsabilité en matière de créances maritimes. Ici aussi, nous sommes d'avis que le Canada devrait suivre la cadence des conventions internationales.

En ce qui concerne l'alinéa 37(2)b) sur la définition des passagers, notre attention a été attirée sur le fait que le libellé de ce passage pouvait s'interpréter comme incluant à la portée de la Convention d'Athènes les bateaux de plaisance transportant des voyageurs non commerciaux. De toute évidence, la Convention ne visait pas l'inclusion des bateaux non commerciaux. Nous croyons que la définition des voyageurs devrait être revue pour exclure clairement les passagers des bateaux de plaisance.

En ce qui a trait au concept de la Loi sur la responsabilité civile maritime et fluviale, nous sommes d'avis que le regroupement en une seule loi des principales lois portant sur la responsabilité en matière de créances maritimes se traduira par une simplification du travail de nos membres et de leurs clients dans la compréhension et l'interprétation des diverses conventions



involving civil liability. Finally, it allows for simplification of the Canada Shipping Act which is taking form as CSA 2000.

Clause 46 deals with the carriage of goods portion of this bill. The CBMU strongly supports the affirmation of the jurisdiction of the Federal Court in matters involving cargoes being transported to and from Canada, and with respect to contracts of carriage made in Canada. It is our view that this will make the process of recovering claims for cargo damage from carriers a more efficient process, and should result in lower cargo insurance costs for Canadian importers and exporters.

In case it is not clear, I have left the scheme of the Athens Convention and am commenting on clauses of the bill unrelated to Athens.

In conclusion, we would again like to thank the committee for providing us with this opportunity to present the marine industry view on this important bill. We would also like to acknowledge the work of the people in Transport Canada who consulted with our organization, and undoubtedly many others, during the entire process leading up to the introduction of the bill.

**Senator Callbeck:** With regard to the insurance costs with which you have supplied us, are those yearly figures? Can vessels that operate for only part of the year get a reduced rate?

**Mr. McRae:** The figures I have given are annual costs. The insurance industry has certain minimum rates for issuing policies and opening client files. These premiums are probably minimums. They would not change much if the vessel were operated for 20 weeks instead of 40 weeks.

**Senator Callbeck:** Do you think that these would be the lowest rates, even if a vessel were only operating for two months?

**Mr. McRae:** Based on my experience, it would be difficult to get insurance much more cheaply than that. There may be isolated cases where it is somewhat less. We used the figure of \$500 to \$1,000 to include the whole range of possibilities. It may be as low as \$500 in some cases, or \$1,000, depending on the area in which the vessel is operated.

**Senator Callbeck:** I do not understand the \$350,000. Is \$350,000 the maximum coverage a passenger can get?

**Mr. McRae:** That is right.

**Senator Callbeck:** Is there no possibility of suing the vessel owner for more than that?

**Mr. McRae:** There is a provision in the Athens Convention which allows for the limitation to be broken if the vessel is operated recklessly. In a situation of gross negligence, I would submit that the vessel owner may not be able to limit his liability.

adoptées par le Canada. Cette loi servira aussi de dépôt naturel des conventions à venir sur la responsabilité civile. Finalement, elle permettra la simplification de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui est en voie de devenir la Loi de 2000 sur la marine marchande du Canada.

L'article 46 porte sur le transport des marchandises. Le CBMU appuie énergiquement la confirmation de la compétence de la Cour fédérale en matière de transport de cargaisons en partance du Canada et à destination du Canada ainsi qu'au chapitre des contrats de transport conclus au Canada. À notre avis, cela rendra plus efficace le processus de recouvrement des réclamations de dommages aux cargaisons des transporteurs et il devrait en découler une baisse des coûts d'assurance des cargaisons pour les importateurs et exportateurs canadiens.

Au cas où cela ne serait pas clair, je ne traite plus de la Convention d'Athènes. Je fais des remarques sur les dispositions du projet de loi qui ne touchent pas la Convention d'Athènes.

En conclusion, nous désirons remercier votre comité de nous avoir donné l'occasion de présenter les vues de l'industrie de l'assurance maritime et fluviale sur ces importantes mesures législatives. Nous aimerions également souligner le travail du personnel de Transports Canada qui a consulté notre organisme, et sans doute plusieurs autres, au cours du processus menant au dépôt du projet de loi.

**Le sénateur Callbeck:** Les données sur les coûts d'assurance que vous nous avez fournies sont-elles des données annuelles? Les propriétaires qui n'exploitent leur bateau que pendant une partie de l'année peuvent-ils obtenir un prix réduit?

**M. McRae:** Je vous ai donné les coûts annuels. Le secteur de l'assurance fixe des frais minimaux pour l'émission de polices et l'ouverture des dossiers. Les primes que je vous ai données sont probablement les moins élevées. Elles ne changeraient pas beaucoup si le bateau était exploité 20 semaines plutôt que 40.

**Le sénateur Callbeck:** Croyez-vous que ce sont là les primes les moins élevées même pour un navire qui n'est exploité que deux mois par an?

**M. McRae:** D'après mon expérience, il serait difficile d'obtenir de l'assurance pour moins que cela. Dans certains cas isolés, cela pourrait être moins. Nous avons prévu une fourchette de 500 \$ à 1 000 \$ pour tenir compte de toutes les possibilités. Cela peut être seulement 500 \$ dans certains cas ou aller jusqu'à 1 000 \$, selon la région où l'on exploite le navire.

**Le sénateur Callbeck:** Je ne comprends pas ce que représente le montant de 350 000 \$. Est-ce là la protection maximale pour chaque passager?

**M. McRae:** C'est exact.

**Le sénateur Callbeck:** On ne peut actionner le propriétaire du navire pour obtenir davantage?

**M. McRae:** La Convention d'Athènes prévoit qu'on peut dépasser cette limite si le navire a été exploité avec témérité. Dans les cas de grossière négligence, je dirais que le propriétaire du bateau ne pourrait peut-être pas limiter sa responsabilité.

**Senator Callbeck:** On page 6 of your brief we see the words, "Passenger definition." Am I correct that non-paying passengers are covered under clause 3 of the bill, but that an employee on the vessel would not be covered?

**Mr. McRae:** My understanding is that an employee, a crew member, on a vessel would be covered by Workers' Compensation regime and would not fall under the Athens Convention which deals with non-employee passengers.

**Senator Callbeck:** If this were changed from "persons" to "passengers" would that not exclude employees or anyone who might be on that vessel who is not a passenger?

**Mr. McRae:** No. The point we made is that the Athens Convention was clearly intended to cover fare-paying passengers; that is ships being operated for commercial reasons. This definition leads to a possibility that someone might interpret it as bringing in passengers on pleasure vessels. We simply suggest that Transport Canada look at amending that definition to make it absolutely clear that the "passenger" definition for Athens applies to commercial vessels and passengers being carried on commercial vessels, not someone who is out for an afternoon's cruise on a pleasure boat.

**Senator Callbeck:** I thought it was put in here to cover people who might not be covered on a pleasure boat. For example, people who do not pay are covered under clause 3. Let us consider the employee who is operating the boat.

**Mr. McRae:** All the employees in the maritime sector would be covered under Workers' Compensation. That is the body who would provide their compensation.

**Senator ForreSTALL:** I am not sure whether I should direct this question to the chairman or to senior officials in government. We would benefit from having a parliamentary secretary here. I believe we might all agree that an amendment is necessary to rectify this situation. Could I ask whether or not such an amendment will be forthcoming from government, or should we take the initiative?

**The Chairman:** If I understand correctly, people in the department are working on an amendment which will be tabled at the next meeting. It is not ready yet.

**Senator ForreSTALL:** Will that come to us at the clause-by-clause stage?

**The Chairman:** Yes.

**Senator ForreSTALL:** Will that cover the passenger definition?

**The Chairman:** Yes, clause 37(2)(b).

**Senator ForreSTALL:** I have some concern that, in years to come, for example, there will be more people in ocean kayaks floating around in the waters off Vancouver than there will be on board passenger ferries. The numbers are increasing dramatically. You mentioned 12 passengers; but a kayak carries only one or two, but the number of kayaks is increasing. They will soon

**Le sénateur Callbeck:** À la page 7 de votre mémoire, je lis les mots «Définition des passagers». Ai-je raison de croire que les passagers qui montent gratuitement à bord du navire sont protégés par l'article 3 du projet de loi, ce qui n'est pas le cas des employés qui sont sur le bateau?

**M. McRae:** Je crois savoir que les employés, les membres d'équipage d'un navire sont protégés par le Régime d'indemnisation des accidentés du travail et qu'ils ne seraient pas assujettis à la Convention d'Athènes, laquelle s'applique aux passagers autres que les employés.

**Le sénateur Callbeck:** Si nous remplaçons «personnes» par «passagers», cela exclurait les employés et quiconque se trouvant sur un navire qui n'est pas un passager, n'est-ce pas?

**M. McRae:** Non. La Convention d'Athènes vise clairement les passagers payants, autrement dit, les navires exploités à des fins commerciales. Selon cette définition, on pourrait croire que cela s'applique aussi aux passagers des bateaux de plaisance. Nous estimons que Transports Canada devrait envisager de modifier la définition afin qu'il n'y ait aucun doute que la définition de «passagers» aux fins de la Convention d'Athènes s'applique aux navires commerciaux et aux passagers transportés sur les navires commerciaux, et non pas à ceux qui font une petite croisière, un après-midi, sur un bateau de plaisance.

**Le sénateur Callbeck:** Je croyais justement qu'on avait défini ainsi le terme «passagers» de façon à protéger ceux qui ne seraient pas protégés parce qu'ils sont sur un bateau de plaisance. Ainsi, l'article 3 s'applique aux passagers non payants. Pensons à l'employé qui fait fonctionner le bateau.

**M. McRae:** Tous les employés du secteur maritime sont protégés par le Régime d'indemnisation des accidentés du travail. C'est cet organisme qui accorderait une indemnité.

**Le sénateur ForreSTALL:** J'ignore si je devrais adresser ma question à la présidente ou aux hauts fonctionnaires. Il serait bon que nous ayons ici un secrétaire parlementaire. Je pense que nous sommes tous d'accord pour dire qu'il faut un amendement pour rectifier la situation. Est-ce que le gouvernement a l'intention de présenter un amendement de ce genre ou devrions-nous en prendre l'initiative?

**La présidente:** Si je ne m'abuse, les fonctionnaires, au ministère, sont à rédiger un amendement qui sera déposé à la prochaine réunion. Il n'est pas encore prêt.

**Le sénateur ForreSTALL:** Il sera déposé à l'étape de l'étude article par article?

**La présidente:** Oui.

**Le sénateur ForreSTALL:** L'amendement s'appliquera à la définition de «passagers»?

**La présidente:** Oui, et modifiera l'alinéa 37(2)(b).

**Le sénateur ForreSTALL:** Je crains que, dans les années à venir, par exemple, il y ait davantage de gens dans des kayaks de mer sur la côte de Vancouver qu'à bord des traversiers de passagers. Leur nombre connaît une hausse phénoménale. Vous avez parlé de bateaux de 12 passagers, un kayak ne peut en transporter qu'un ou deux, mais le nombre de kayaks est à la hausse. Sous peu, ils



outnumber charter boats for the purposes of crab fishing or salmon fishing, and so on. I am thinking not in the extreme but, rather, in the practical sense, given the increasing numbers of ocean-going kayaks and the difficulty that they may present to ocean traffic movement.

There have already been some serious incidents and fatalities. We may have a situation where someone may divert a ship into the path of another vessel and cause a serious accident. The legal process will eventually lead to the determination of the cause of the accident, that is, the identification of the owner of an ocean kayak that, for example, was not equipped with a radar reflector.

I am not sure you have given any thought to this. What insurance obligations apply to someone who rents out 500 kayaks? How can we deal with that? Kayaking is the fastest growing recreational marine sport on the West Coast, and the virus has already hit the East Coast. I would point out that it started in Senator Adams' jurisdiction.

**Mr. McRae:** I do not see the problem being so much an insurance problem as, perhaps, a regulation problem. The insurance industry can provide insurance for virtually any sort of safe operation in which people choose to participate whether it is renting out kayaks or running tour boats. The insurance coverage is there for people who require insurance. You may have concerns about the regulation or issues that we are not familiar with, but the insurance industry is able to provide coverage for all these sorts of operations to whatever limits of coverage people choose to buy.

**Mr. Payne:** Is it not in some way analogous to the personal water craft that are on most of the inland waterways and lakes today?

**Senator Forrestall:** Except that they are motor powered and they fall into a different regulatory class.

**Senator Spivak:** We will eliminate them.

**Senator Forrestall:** The senator does have a point.

Yes, there is a difference. The kayak has a low profile in the water and it is very difficult to install anything other than the most rudimentary radar reflector because of the balance considerations. The question of liability arises, however, when someone carelessly causes a larger vessel, for example, a ferry, to suddenly swerve to avoid running into one or two of these people who are paddling around with their earphones plugged in and listening to music. They might run into a ferry carrying 200 people and a number of cars. How can the operator be protected? How do you arrive at an insurance rate that will protect the directly interested parties in such an accident?

It is not a hypothetical question. Ten years ago we had 1,000 kayaks; today we have 10,000. Within 10 years you will have 40,000, 50,000 people going out in the evenings and long weekends, taking extended camping vacations. People have already crossed the Arctic waters in ocean kayaks. It is becoming a problem. Kayaks are environmentally friendly so it is good to have them, but how can kayakers protect themselves?

seront plus nombreux que les bateaux de louage pour la pêche au crabe, au saumon, et cetera. Je ne veux pas être alarmiste mais plutôt pratique, compte tenu du nombre croissant de kayaks de mer et des difficultés qu'ils pourraient entraîner pour le trafic maritime.

Il y a déjà eu des incidents tragiques et même des pertes de vie. Il pourrait arriver, par exemple, qu'une de ces embarcations oblige un bateau à se dérouter, ce qui l'obligerait à croiser un autre bateau et pourrait entraîner un grave accident. Évidemment, dans ce cas, l'enquête permettra de déterminer la cause réelle de l'accident, et pourrait peut-être conclure que le propriétaire du kayak de mer n'avait pas équipé son embarcation d'un réflecteur radar.

Je ne suis pas sûr que vous ayez songé à cette éventualité. Quelles assurances doit-on imposer à celui qui loue 500 kayaks? Comment faire? Après tout, le kayak est le sport maritime récréatif qui prend le plus d'expansion sur la côte Ouest, et ce virus, si j'ose dire, a déjà frappé la côte Est. Je signalerais que c'est une activité qui a démarré sur le territoire que représente le sénateur Adams.

**M. McRae:** Ce n'est pas tant un problème d'assurances qu'un problème de réglementation. Le milieu des assurances peut évidemment offrir des assurances à n'importe quel commerçant qui voudrait pouvoir louer en toute sécurité des kayaks ou des bateaux d'excursion. L'assurance existe justement à l'intention de ceux qui en ont besoin. Ce sont peut-être les règlements qui vous préoccupent ou d'autres enjeux que nous ne connaissons pas, mais je vous assure que l'industrie de l'assurance peut protéger tous ces exploitants, à hauteur de la couverture qu'ils choisiront d'acheter.

**M. Payne:** La situation du kayak n'est-elle pas analogue à celle des véhicules marins personnels qui sillonnent la plupart des voies d'eau intérieures et des lacs aujourd'hui?

**Le sénateur Forrestall:** Oui, sauf que ces derniers sont motorisés et tombent dans une catégorie de réglementation différente.

**Le sénateur Spivak:** Nous allons les éliminer.

**Le sénateur Forrestall:** Le sénateur n'a pas tort.

Effectivement, il y a une différence entre les deux. Sur l'eau, le kayak est plat, il est très difficile d'installer sur l'embarcation autre chose qu'un réflecteur radar le plus rudimentaire qui soit, pour des raisons d'équilibre. Toutefois, on peut parler de responsabilité, lorsque ces gens qui font du kayak et qui paient, baladeur aux oreilles et inconscients de ce qui se passe autour d'eux, obligent un navire plus imposant comme un traversier à changer soudainement de cap pour éviter de les frapper. Comment faire pour protéger l'exploitant? Comment lui proposer une assurance qui protégera les parties directement intéressées mis en cause dans un accident de ce genre?

La question n'est pas purement hypothétique. Il y a dix ans, on ne parlait que de 1 000 kayaks, alors qu'aujourd'hui, on parle de 10 000 de ces embarcations. Dans 10 ans, vous aurez de 40 000 à 50 000 personnes qui feront du kayak en soirée et pendant les week-ends, dans le cadre de vacances de camping. On a déjà traversé l'Arctique en kayak de mer. Leur nombre commence à faire problème. Comme les kayaks sont des



**Mr. McRae:** I will go back to the point you made when you talked about the ferry that runs aground with passengers on board. The good news is that all those passengers will be protected by the Athens Convention. It may not be good news for the kayak that put the ferry ashore, but having been in a yacht off the shore of Vancouver area, I do not believe those ferries divert for pleasure craft, whatever the circumstance.

**Senator Forrestall:** No; they do not care.

Your industry should become informed about what is happening. I am sure your people are too busy to tell you about the increasing numbers, and those in Statistics Canada are running two years behind in their statistics. This is an unleashed problem but, in some sense it is a delight to see all of these kayakers on the water.

**Senator Spivak:** I am happy to see the increase in that sport. In fact, I hope the use of kayaks increases.

**Senator Forrestall:** I would ask Mr. Brennan if he is satisfied with that. Are you monitoring the amendment?

**Mr. Martin Brennan, Researcher, Library of Parliament:** I have had some informal discussions with people from the department about it. They appreciate the problem, and they are working on the wording of the amendment.

**The Chairman:** We will have it for our next meeting on Tuesday.

**Senator Forrestall:** Will you move it?

**The Chairman:** Yes.

**Senator Furey:** I have two brief questions. First, is there an industry norm with respect to cost of insurance as a percentage of revenues?

**Mr. Payne:** The quick answer is no.

**Senator Furey:** There are some wide fluctuations in the numbers that you gave us.

**Mr. Payne:** It is a competitive market and, as we said in our introduction, it is an international business. The majority of the large vessels are placed with associations of P&I clubs in the London market.

**Senator Furey:** My second question pertains to clause 39. You made the comment that there is no guarantee that the insurance industry would insure all owners. Is that because there is no system in place for a high-risk pool, or does it suggest that there are vessels out there that the insurance industry would perceive as being uninsurable?

**Mr. McRae:** There is no pool for high risks. The high risks are written by individual companies. We are free to reject one that looks too risky. I do not foresee it as a big problem. In the vein of compulsory insurance, one of the problems it raises is: What do

embarcations qui ne nuisent pas à l'environnement, elles sont souhaitables, mais comment faire pour que les adeptes du kayak se protègent?

**M. McRae:** Revenons à votre exemple du traversier qui s'échouerait avec des passagers à bord. La bonne nouvelle, c'est que tous ces passagers seront protégés par la Convention d'Athènes. Cela ne sera pas nécessairement de bonnes nouvelles pour l'adepte du kayak qui a fait s'échouer le traversier, mais pour avoir moi-même navigué sur un yacht au large de la région de Vancouver, je sais par expérience que ces traversiers ne changeront pas de cap pour éviter une embarcation de plaisance, peu important les circonstances.

**Le sénateur Forrestall:** Non, ils s'en soucient peu, en effet.

Votre industrie devrait s'informer de l'évolution qui survient dans ce secteur. Je suis sûr que vos gens sont beaucoup trop occupés pour pouvoir vous parler de l'augmentation des nombres, et les gens de Statistique Canada sont toujours deux ans en retard. C'est un problème qui prend de l'ampleur, même si je suis ravi, à bien des égards, de voir tous ces kayaks sillonner les eaux.

**Le sénateur Spivak:** Je suis ravie de voir que ce sport est de plus en plus populaire. J'espère, d'ailleurs, que l'on utilisera de plus en plus de kayaks.

**Le sénateur Forrestall:** Je voudrais savoir si M. Brennan est satisfait de ces explications. Faites-vous le suivi de l'amendement?

**M. Martin Brennan, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement:** J'ai eu officiellement des discussions avec des fonctionnaires du ministère au sujet de l'amendement. Ils comprennent le problème, et ils sont en train de regarder le libellé.

**La présidente:** Nous l'aurons pour la réunion de mardi prochain.

**Le sénateur Forrestall:** Allez-vous le proposer?

**La présidente:** Oui.

**Le sénateur Furey:** J'ai deux brèves questions à poser. Premièrement, y a-t-il une norme dans votre industrie qui établit le coût de l'assurance à un pourcentage des recettes?

**M. Payne:** Pour répondre rapidement à votre question, non.

**Le sénateur Furey:** Les chiffres que vous nous avez fournis fluctuent considérablement.

**M. Payne:** Comme nous l'avons indiqué dans notre introduction, le marché est compétitif et il s'agit d'une industrie internationale. La majorité des gros navires sont couverts par des associations de clubs P&I se trouvant sur le marché de Londres.

**Le sénateur Furey:** Ma deuxième question se rapporte à l'article 39. Vous avez dit qu'il n'y a pas de garantie que l'industrie de l'assurance offrirait une protection à tous les propriétaires. Cela est-il dû au fait qu'il n'existe pas de régime visant les groupes à risques élevés? Ou encore, l'industrie de l'assurance juge-t-elle que certains navires sont non assurables?

**M. McRae:** Il n'y a pas de groupe à risques élevés. Les risques élevés sont approuvés par les compagnies d'assurances elles-mêmes. Nous sommes libres de refuser d'assurer un navire qui nous semble trop risqué. Je ne pense pas que cela soit un

you do with the people who cannot obtain insurance because either the operation they are undertaking is hazardous or they are operating in a region where inspecting the boat would be extremely expensive? It is not quite as simple as it seems to make people insure themselves.

**Senator Furey:** You raise another point with respect to policing compulsory insurance as well.

**Mr. McRae:** It is difficult. We expect compliance. Insurance costs are not extremely high for most of the tour boat operators, so I do not think there will be any problem for them to purchase the limits they need to have.

**Senator Adams:** You have said that the crew is covered by Workers' Compensation and the passengers are covered under the owner's insurance. Does Workers' Compensation pay crew members the same amount of money as passengers would receive if, say, the operator were killed in an accident?

**Mr. McRae:** The Athens regime applies only to the passengers. The crew or the employees of the ship are covered by Workers' Compensation. Their benefits would be paid by that body. I am not familiar with the running costs of Workers' Compensation. It is a provincially run scheme. They set the rules and regulations on how it works and the premiums they charge.

**Senator Adams:** If there are 100 passengers on board a ship, then there may be 5 or 10 crew members. However, with 12 passengers, there may only be one crew member. Are there any regulations in place to cover the ratio of passengers to crew members?

**Mr. McRae:** There are regulations in place regarding the safety considerations that must be taken on passenger ships, particularly those that are certified, which is all passenger-carrying vessels over 12 passengers. For those that carry over 12 passengers, there is a regulatory regime in place for safety inspections which limits the number of passengers they can carry, the safety equipment, and so on.

**Senator Adams:** We now have ferries and hovercraft that travel at a higher rate of speed than cruise ships. Is the insurance coverage for those vessels different?

**Mr. McRae:** Until recently, Vancouver operated fast ferries, hydrofoils. They operated at very high speed but the insurance industry took that operation in its stride and they had no particular problems getting insured. Hovercraft are an entirely different mode of operation. I do not think we have any hovercraft ferries in Canada, although some operate internationally. I do not think this regime applies to hovercraft.

grand problème. L'une des difficultés que soulève l'assurance obligatoire est la suivante: que fait-on dans le cas des gens qui ne peuvent se faire assurer parce que leurs activités sont jugées dangereuses ou parce qu'ils mènent des activités dans une région où l'inspection des navires serait trop coûteuse? Exiger des gens qu'ils se fassent assurer n'est pas quelque chose d'aussi simple qu'on pourrait le croire a priori.

**Le sénateur Furey:** Vous avez soulevé un autre point concernant le contrôle de l'assurance obligatoire.

**M. McRae:** C'est difficile. Nous escomptons que les gens se conformeront à cette exigence. Pour la plupart des exploitants de navires de croisière, les coûts d'assurance ne sont pas trop élevés. Par conséquent, je ne pense pas qu'ils hésiteront tellement à acheter la couverture dont ils ont besoin.

**Le sénateur Adams:** Vous avez dit que les équipages sont couverts par le Régime d'indemnisation des accidentés du travail et que les passagers sont couverts par l'assurance de l'armateur. Supposons qu'un membre d'équipage perde la vie dans un accident. L'indemnisation des membres de l'équipage est-elle la même que celle des passagers?

**M. McRae:** Le régime d'Athènes ne s'applique qu'aux passagers. L'équipage ou les employés du navire ne sont couverts que par le Régime d'indemnisation des accidentés du travail. Par conséquent, leur indemnisation se fait dans le cadre de ce régime. Je ne connais pas très bien les taux en vigueur dans le cadre des régimes d'indemnisation des accidentés du travail, puisque ceux-ci sont régis par les provinces. En effet, ce sont les provinces qui établissent les règles et déterminent le fonctionnement du régime ainsi que les cotisations à payer.

**Le sénateur Adams:** Sur un navire transportant une centaine de passagers, on trouvera probablement cinq ou dix membres d'équipage. Cependant, si le navire ne transporte que 12 passagers, il n'y aura peut-être qu'un seul membre d'équipage à bord. Y a-t-il des règles concernant le pourcentage de passagers par rapport aux membres d'équipage?

**M. McRae:** Il y a des règles en matière de sécurité qu'il faut respecter sur les navires à passagers, notamment s'il s'agit d'un navire homologué, ce qui est le cas de tous les navires transportant plus de 12 passagers. Dans le cas de ces navires, il existe un cadre réglementaire régissant les inspections de sécurité qui limite le nombre de passagers que l'on peut transporter à bord d'un navire, les dispositifs de sécurité qu'il faut avoir, ainsi de suite.

**Le sénateur Adams:** De nos jours, il y a des traversiers et des aéroglisseurs qui voyagent à une vitesse plus grande que celle des navires de croisière. La couverture d'assurance pour ce genre de navires est-elle différente?

**M. McRae:** Les armateurs de Vancouver pouvaient, jusqu'à récemment, exploiter des traversiers et des hydroptères à très grande vitesse. L'industrie de l'assurance s'est penchée sur ce type de navires et a jugé qu'on pouvait les assurer sans difficulté aucune. Dans le cas des aéroglisseurs, la situation est tout à fait différente. Je ne pense pas qu'on ait des traversiers de type aéroglisseur au Canada, quoiqu'on puisse en trouver ailleurs dans le monde. Je ne pense pas que ce régime s'applique aux aéroglisseurs.



**Senator Adams:** Is that not called a passenger ship?

**Mr. McRae:** It is a question of the definition of "ship."

**Senator Adams:** We talked about pleasure craft, but I would point out that passengers on those ferries have a purpose other than pleasure — they want to cross to the mainland. There is a difference, is there not?

**Mr. McRae:** If I understand it, you are asking me if this regime applies to hovercraft passengers.

**Senator Adams:** Yes.

**Mr. McRae:** I believe it does not, but I will have to check with the people from Transport Canada and defer to them. I think the definition of "ship" is such that it would not include a hovercraft. In Canada, that is not a problem because we do not have commercial hovercraft ferrying people around.

**Senator Adams:** Do you know how many people cross between Vancouver and Victoria on a daily basis? Is it 500 or 1,000 people a day?

**Mr. Payne:** It is much more than that. However, the B.C. ferry entity buys its liability protection through the P&I club and is well within the cost and ticket structure.

**Senator Adams:** The P&I club has nothing to do with Bill S-17, though, does it? Is it a separate insurance?

**Mr. Payne:** No, the P&I club is a form of insurance solution to protect the vessel operator who is operating within Bill S-17. It is another form of insurance in a mutual association of vessel owners.

**Senator Spivak:** In this act, the definition of "ship" does not include hovercraft. Is the definition of "ship" contained in the bill, or is it in some act?

**Senator Forrestall:** It is contained in the Canada Shipping Act.

**Mr. McRae:** That is correct.

**Senator Spivak:** I can look it up.

**The Chairman:** If there are no other questions, I would thank Mr. Payne and Mr. McRae for their presentation and the answers to our questions. If you think of anything that you forgot to tell us, feel free to send us further information.

We have a motion that the Subcommittee on Communications be authorized to revise the budget application for the special study on communications policy for submission to the committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

**Senator Spivak:** I so move.

**Senator Callbeck:** I second the motion.

**Le sénateur Adams:** Un aéroglisseur n'est-il pas un navire à passagers?

**M. McRae:** Il s'agit de s'entendre sur la définition du mot «navire».

**Le sénateur Adams:** Nous avons évoqué les bateaux de plaisance, mais je voudrais vous signaler que les passagers qui prennent des traversiers le font à des fins autres que le plaisir; c'est pour se rendre à la partie continentale. Il y a donc une différence, n'est-ce pas?

**M. McRae:** Si j'ai bien compris, vous me demandez si ce régime s'applique aux passagers des aéroglisseurs.

**Le sénateur Adams:** Oui.

**M. McRae:** Je ne crois pas, mais je vérifierai auprès des fonctionnaires de Transports Canada. À mon avis, la définition de «navire» n'englobe pas les aéroglisseurs. Au Canada, cela ne cause aucun problème, car aucun aéroglisseur commercial ne transporte de passagers.

**Le sénateur Adams:** Savez-vous combien de gens font la traversée entre Vancouver et Victoria chaque jour? Est-ce 500 ou 1 000 par jour?

**M. Payne:** C'est beaucoup plus que cela. Toutefois, la Société des traversiers de la Colombie-Britannique achète son assurance-responsabilité par l'entremise du club P & I, le club de protection et d'indemnisation, et est tout à fait conforme à la structure tarifaire.

**Le sénateur Adams:** Le club P & I n'a toutefois rien à voir avec le projet de loi S-17, n'est-ce pas? Est-ce une assurance distincte?

**M. Payne:** Non. Le club P & I est une forme d'assurance qui protège ceux qui exploitent un navire conformément au projet de loi S-17. C'est essentiellement une mutuelle d'assurances pour les propriétaires de navires.

**Le sénateur Spivak:** La définition de «navire», dans cette loi, ne s'applique pas aux aéroglisseurs. La définition de «navire» figure-t-elle au projet de loi ou dans une autre loi?

**Le sénateur Forrestall:** Elle figure dans la Loi sur la marine marchande au Canada.

**M. McRae:** C'est exact.

**Le sénateur Spivak:** J'y jeterai un coup d'oeil.

**La présidente:** S'il n'y a pas d'autres questions, je remercie M. Payne et M. McRae de leurs remarques liminaires et de leurs réponses à nos questions. Si vous vous rappelez autre chose que vous auriez voulu nous dire, n'hésitez pas à nous envoyer ces informations.

Nous avons une motion demandant que le Sous-comité des communications soit autorisé à modifier sa demande de budget pour une étude spéciale sur la politique de communications qui sera présentée au comité de la régie interne, des budgets et de l'administration.

**Le sénateur Spivak:** J'en fais la proposition.

**Le sénateur Callbeck:** J'appuie la motion.



**The Chairman:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

**Senator Furey:** Have we concluded this hearing on Bill S-17?

**The Chairman:** Yes. We will meet again on Tuesday morning in room 256. We will then proceed with clause-by-clause study of the bill and with the amendment we discussed.

The committee adjourned.

**La présidente:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** La motion est adoptée.

**Le sénateur Furey:** Cela met-il fin à cette audience sur le projet de loi S-17?

**La présidente:** Oui. Nous nous réunirons de nouveau mardi matin, à la pièce 256. Nous commencerons alors l'examen article par article du projet de loi ainsi que de l'amendement dont nous avons discuté.

La séance est levée.









*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

WITNESSES—TÉMOINS

*From the Canadian Board of Marine Underwriters:*

Arthur Payne, President;

Doug McRae, Chairman of the CBMU Legislative  
Committee.

*Du Canadian Board of Marine Underwriters:*

Arthur Payne, président;

Doug McRae, président du comité législatif du CBMU.

A1  
C19  
T83

Document  
1101100



Second Session  
Thirty-sixth Parliament, 1999-2000

Deuxième session de la  
trente-sixième législature, 1999-2000

SENATE OF CANADA

---

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

---

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

---

Tuesday, May 9, 2000

---

Le mardi 9 mai 2000

---

Issue No. 13

Fascicule n° 13

**Fourth and last meeting on:**

**Quatrième et dernière réunion concernant:**

Marine Liability Act  
(Bill S-17)

---

La loi sur la responsabilité en matière maritime  
(projet de loi S-17)

---

INCLUDING:  
THE FOURTH REPORT OF THE  
COMMITTEE (Bill S-17)

---

Y COMPRIS:  
LE QUATRIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(projet de loi S-17)

---



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams  
\* Boudreau, P.C.  
(or Hays)  
Callbeck  
Finestone, P.C.  
Johnson

\* Lynch-Staunton  
(or Kinsella)  
Perrault, P.C.  
Poulin  
Roberge  
Spivak

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams  
\* Boudreau, c.p.  
(ou Hays)  
Callbeck  
Finestone, c.p.  
Johnson

\* Lynch-Staunton  
(ou Kinsella)  
Perrault, c.p.  
Poulin  
Roberge  
Spivak

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, May 9, 2000

(19)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:40 a.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Forrestall, Furey and Poulin (6).

*In attendance:* The official reporters of the Senate and Martin Brennan, Special advisor.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on April 4, 2000, the Committee proceeded to study Bill S-17. (*See Issue No. 10, Wednesday, March 1, 2000 and Tuesday, April 11, 2000 for full text of the Order of Reference.*)

It was agreed — That the Committee move to clause-by-clause consideration of Bill S-17.

It was agreed — That the title stand postponed.

It was agreed — That clause 1 stand postponed.

It was agreed — That clauses 2 to 28 carry.

It was moved by Senator Furey — That Bill S-17, in Clause 29, be amended by replacing lines 4 to 15 on page 10 with the following:

“loss of life or personal injury to persons carried on a ship otherwise than under a contract of passenger carriage is the greater of

(a) 2,000,000 units of account;

(b) and 175,000 units of account multiplied by

i) the number of passengers that the ship is authorized to carry according to its certificate under Part V of the Canada Shipping Act; or

ii) if no certificate is required under that Part, the number of persons on board the ship.

(3) Subsection (2) does not apply in respect of

(a) the master of a ship, a member of a ship's crew or any other person employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of the ship; or

(b) a person carried on board a ship other than a ship operated for a commercial or public purpose”.

It was agreed — That clause 29, as amended carry.

It was agreed — That clauses 30 to 36 carry.

It was moved by Senator Furey — That Bill S-17, in clause 37, be amended by replacing lines 31 to 39 on page 14 with the following:

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mardi 9 mai 2000

(19)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 40, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Forrestall, Furey et Poulin (6).

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat et Martin Brennan, conseiller spécial.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 4 avril 2000, le comité poursuit son examen du projet de loi S-17. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 10 du mercredi 1<sup>er</sup> mars 2000 et du mardi 11 avril 2000.*)

Il est convenu — Que le comité le comité procède à l'étude article par article du projet de loi S-17.

Il est convenu — Que le titre soit réservé.

Il est convenu — Que l'article 1 soit réservé.

Il est convenu — Que les articles 2 à 28 soient adoptés.

Le sénateur propose — Que le projet de loi S-17, à l'article 29, soit modifié par substitution, aux lignes 3 à 18, page 10, de ce qui suit:

«maritimes nées d'un même événement, en cas de décès ou de blessures corporelles causés à des personnes transportées sur un navire autrement que sous le régime d'un contrat de transport de passagers, est fixée au plus élevé des montants suivants:

a) 2 000 000 unités de compte;

b) le produit de 175 000 unités de compte par:

i) le nombre de passagers que peut transporter le navire aux termes du certificat requis au titre de la partie V de la Loi sur la marine marchande du Canada,

ii) le nombre de personnes à bord du navire, si aucun certificat n'est requis au titre de cette partie.

(3) Le paragraphe (2) ne s'applique pas:

a) dans le cas du capitaine d'un navire, d'un membre de l'équipage ou de toute autre personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce navire;

b) dans le cas d'une personne transportée à bord d'un navire autre qu'un navire utilisé à des fins commerciales ou publiques».

Il est convenu — Que l'article 29, modifié, soit adopté.

Il est convenu — Que les articles 30 à 36 soient adoptés.

Le sénateur Furey propose — Que le projet de loi S-17, à l'article 37, soit modifié par substitution, aux lignes 32 à 42, de ce qui suit:

“the same or another place in Canada, either directly or by way of a place outside Canada; and

(b) the carriage by water, otherwise than under a contract of carriage, of persons or of persons and their luggage, excluding

i) the master of a ship, a member of a ship's crew or any other person employed or engaged in any capacity

ii) a person carried on board a ship other than a ship operated for a commercial or public purpose.”

It was agreed — That clause 37, as amended carry.

It was agreed — That clauses 38 to 131 carry.

It was agreed — That schedule 1 carry.

It was agreed — That schedule 2 carry.

It was agreed — That schedule 3 carry.

It was agreed — That schedule 4 carry.

It was agreed — That clause 1 carry.

It was agreed — That the Title carry.

It was agreed — That this Bill be adopted with amendments.

It was agreed — That the Chair report the Bill, as amended, at the next sitting of the Senate.

At 9:45 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

«Canada à tout lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada;

b) faute de contrat de transport, au transport par eau de personnes ou de personnes et de leurs bagages sur un navire, à l'exception:

i) du capitaine du navire, de tout membre de l'équipage et de toute autre personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce navire,

ii) d'une personne transportée à bord d'un navire autre qu'un navire utilisé à des fins commerciales ou publiques».

Il est convenu — Que l'article 37, modifié, soit adopté.

Il est convenu — Que les articles 38 à 131 soient adoptés.

Il est convenu — Que l'annexe 1 soit adoptée.

Il est convenu — Que l'annexe 2 soit adoptée.

Il est convenu — Que l'annexe 3 soit adoptée.

Il est convenu — Que l'annexe 4 soit adoptée.

Il est convenu — Que l'article 1 soit adopté.

Il est convenu — Que le titre soit adopté.

Il est convenu — Que le projet de loi soit adopté sans amendements.

Il est convenu — Que le président fasse rapport du projet de loi modifié à la prochaine réunion du Sénat.

À 9 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ:*

## REPORT OF THE COMMITTEE

TUESDAY, May 9, 2000

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## FOURTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill S-17, an Act respecting marine liability, and to validate certain by-laws and regulations has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, April 4, 2000, examined the said Bill and now reports the same with the following amendments:

1. *Page 10, Clause 29:* Replace lines 4 to 15 with the following:

“loss of life or personal injury to persons carried on a ship otherwise than under a contract of passenger carriage is the greater of

(a) 2,000,000 units of account; and

(b) 175,000 units of account multiplied by

(i) the number of passengers that the ship is authorized to carry according to its certificate under Part V of the *Canada Shipping Act*; or

(ii) if no certificate is required under that Part, the number of persons on board the ship.

(3) Subsection (2) does not apply in respect of

(a) the master of a ship, a member of a ship's crew or any other person employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of the ship; or

(b) a person carried on board a ship other than a ship operated for a commercial or public purpose”.

2.. *Page 14, Clause 37:* Replace lines 31 to 39 with the following:

“the same or another place in Canada, either directly or by way of a place outside Canada; and

(b) the carriage by water, otherwise than under a contract of carriage, of persons or of persons and their luggage, excluding

(i) the master of a ship, a member of a ship's crew or any other person employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of the ship, and

## RAPPORT DU COMITÉ

MARDI le 9 mai 2000

Le comité sénatorial permanent des Transports et des communications a l'honneur de présenter son

## QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déferé le Projet de loi S-17, Loi concernant la responsabilité en matière maritime et la validité de certains règlements, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 4 avril 2000, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport avec les amendements suivants :

1. *Page 10, article 29 :* Substituer les lignes 3 à 18 par ce qui suit :

«maritimes nées d'un même événement, en cas de décès ou de blessures corporelles causés à des personnes transportées sur un navire autrement que sous le régime d'un contrat de transport de passagers, est fixée au plus élevé des montants suivant:

a) 2 000 000 d'unités de compte;

b) le produit de 175 000 unités de compte par:

(i) le nombre de passagers que peut transporter le navire aux termes du certificat requis au titre de la partie V de la *Loi sur la marine marchande du Canada*,

(ii) le nombre de personnes à bord du navire, si aucun certificat n'est requis au titre de cette partie.

(3) Le paragraphe (2) ne s'applique pas:

a) dans le cas du capitaine d'un navire, d'un membre de l'équipage et de toute autre personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce navire;

b) dans le cas d'une personne transportée à bord d'un navire autre qu'un navire utilisé à des fins commerciales ou publiques».

2. *Page 14, article 37 :* Substituer les lignes 32 à 42 par ce qui suit:

«Canada à tout lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada;

b) faute de contrat de transport, au transport par eau de personnes ou de personnes et de leurs bagages sur un navire, à l'exception:

(i) du capitaine du navire, de tout membre de l'équipage et de toute autre personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce navire,



(ii) a person carried on board a ship other than a ship operated for a commercial or public purpose”.

(ii) d’une personne transportée à bord d’un navire autre qu’un navire utilisé à des fins commerciales ou publiques».

Respectfully submitted,

Respectueusement soumis,

*La présidente,*

LISE BACON

*Chair*

**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, May 9, 2000

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:40 a.m. to give clause-by-clause consideration to Bill S-17, respecting Marine Liability, and to validate certain bylaws and regulations.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[English]

**The Chairman:** The committee is dealing this morning with Bill S-17.

Is it agreed, honourable senators, that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill S-17?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Is it agreed to stand the title?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Is it agreed to stand clause 1?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clauses 2 to 28 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Clauses 2 to 28 are carried. Shall clause 29 carry?

**Senator Furey:** Madam Chair, I move:

That Bill S-17, in clause 29, be amended by replacing lines 4 to 15 on page 10 with the following:

“loss of life or personal injury to persons carried on a ship otherwise than under a contract of passenger carriage is the greater of

(a) 2,000,000 units of account; and

(b) 175,000 units of account multiplied by

(i) the number of passengers that the ship is authorized to carry according to its certificate under Part V of the *Canada Shipping Act*; or

(ii) if no certificate is required under that Part, the number of persons on board the ship.

(3) Subsection (2) does not apply in respect of

(a) the master of a ship, a member of a ship's crew or any other person employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of the ship; or

(b) a person carried on board a ship other than a ship operated for a commercial or public purpose.”

Madam Chair, this is in effect a consequential amendment.

**The Chairman:** Is agreed to amend clause 29?

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 9 mai 2000

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 40, pour procéder à l'étude article par article du projet de loi S-17, Loi concernant la responsabilité en matière maritime et la validité de certains règlements.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

**La présidente:** Le comité examine ce matin le projet de loi S-17.

Plaît-il aux honorables sénateurs que le comité propose l'étude article par article du projet de loi S-17?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Le titre est-il réservé?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** L'article 1 est-il réservé?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Les articles 2 à 28 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Les articles 2 à 28 sont adoptés. L'article 29 est-il adopté?

**Le sénateur Furey:** Madame la présidente, je propose:

Que le projet de loi S-17, à l'article 29, soit modifié par substitution, aux lignes 3 à 18, page 10, de ce qui suit:

«maritimes nées d'un même événement, en cas de décès ou de blessures corporelles causées à des personnes transportées sur un navire autrement que sous le régime d'un contrat de transport de passagers, est fixé au plus élevé des montants suivants:

a) 2 000 000 d'unités de comptes;

b) le produit de 175 000 unités de comptes par:

(i) le nombre de passagers que peut transporter le navire aux termes du certificat requis au titre de la partie V de la Loi sur la marine marchande du Canada,

(ii) un nombre de personnes à bord du navire, si aucun certificat n'est requis au titre de cette partie.

(3) Le paragraphe (2) ne s'applique pas:

a) dans le cas du capitaine d'un navire, d'un membre de l'équipage et de toute autre personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce navire;

b) dans le cas d'une personne transportée à bord d'un navire autre qu'un navire utilisé à des fins commerciales ou publiques.»

Madame la présidente, il s'agit en fait d'une modification consécutive.

**La présidente:** L'article 29 est-il adopté?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 29 as amended carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Is it agreed that clauses 30 to 36 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Shall clause 37 carry?

**Senator Furey:** Honourable senators, I move:

That Bill S-17, in clause 37, be amended by replacing lines 31 to 39 on page 14 with the following:

the same or another place in Canada, either directly or by way of a place outside Canada; and

(b) the carriage by water, otherwise than under a contract of carriage, of persons or of persons and their luggage, excluding

(i) the master of a ship, a member of a ship's crew or any other person employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of the ship, and

(ii) a person carried on board a ship other than a ship operated for a commercial or public purpose.

**The Chairman:** Is it agreed, honourable senators?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 37 as amended carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Shall clauses 38 to 131 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Shall Schedule 1 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Shall Schedule 2 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Shall Schedule 3 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Shall Schedule 4 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Shall the preamble carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Shall clause 1 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Shall the title carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Is it agreed that this bill be adopted with amendments?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** L'article 29 modifié est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adopté. Les articles 30 à 36 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**La présidente:** Adopté. L'article 37 est-il adopté?

**Le sénateur Furey:** Honorables sénateurs, je propose:

Que le projet de loi S-17, à l'article 37, soit modifié par substitution, aux lignes 32 à 42, page 14 de ce qui suit:

«Canada à tout lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada;

b) faute de contrat de transport, ou transport par eau de personnes ou de personnes et de leurs bagages sur un navire, à l'exception:

(i) du capitaine du navire, de tout membre de l'équipage et de toute autre personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce navire, et

(ii) d'une personne transportée à bord d'un navire autre qu'un navire utilisé à des fins commerciales ou publiques.».

**La présidente:** Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter l'amendement?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** L'article 37 modifié est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adopté. Les articles 38 à 131 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adopté. L'annexe 1 est-elle adoptée?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adoptée. L'annexe 2 est-elle adoptée?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adoptée. L'annexe 3 est-elle adoptée?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adoptée. L'annexe 4 est-elle adoptée?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adoptée. Le préambule est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adopté. L'article 1 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adopté. Le titre est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adopté. Êtes-vous d'accord pour adopter ce projet de loi dans sa forme modifiée?

**Des voix:** D'accord.



**The Chairman:** Is it agreed that I report this bill as amended at the next sitting of the Senate?

**Hon. Senators:** Agreed.

The committee adjourned.

**La présidente:** Êtes-vous d'accord pour que je fasse rapport du projet de loi modifié à la prochaine séance du Sénat?

**Des voix:** D'accord.

La séance est levée.

---









*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9



Second Session  
Thirty-sixth Parliament, 1999-2000

SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

## Transport and Communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

---

Monday, June 5, 2000

---

**Issue No. 14**

### **First meeting on:**

Bill C-26,  
An Act to amend the Canada Transportation Act,  
the Competition Act, the Competition Tribunal Act  
and the Air Canada Public Participation Act  
and to amend another Act in consequence

---

**APPEARING:**  
The Honourable David Collenette, P.C., M.P.,  
Minister of Transport

---

**WITNESSES:**  
(See back cover)

Deuxième session de la  
trente-sixième législature, 1999-2000

SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

## Transports et des communications

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

---

Le lundi 5 juin 2000

---

**Fascicule n° 14**

### **Première réunion concernant:**

Le projet de loi C-26,  
Loi sur les transports au Canada, Loi sur le Tribunal  
de la concurrence et la Loi sur la participation  
publique au capital d'Air Canada  
et modifiant une autre loi en conséquence

---

**COMPARAÎT:**  
L'honorable David Collenette, c.p., député,  
ministre des transports

---

**TÉMOINS:**  
(Voir à l'endos)



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Kirby
* Boudreau, P.C. (or Hays)	* Lynch-Staunton (or Kinsella)
Callbeck	Perrault, P.C.
Finestone, P.C.	Roberge
Furey	Spivak
Johnson	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

### *Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Kirby substituted for that of the Honourable Senator Furey (*May 9, 2000*).

The name of the Honourable Senator Banks substituted for that of the Honourable Senator Kirby (*May 16, 2000*).

The name of the Honourable Senator Kirby substituted for that of the Honourable Senator Banks (*May 17, 2000*).

The name of the Honourable Senator Furey substituted for that of the Honourable Senator Poulin (*June 5, 2000*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Kirby
* Boudreau, c.p. (ou Hays)	* Lynch-Staunton (ou Kinsella)
Callbeck	Perrault, c.p.
Finestone, c.p.	Roberge
Furey	Spivak
Johnson	

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

### *Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Kirby est substitué à celui de l'honorable sénateur Furey (*le 9 mai 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Banks est substitué à celui de l'honorable sénateur Kirby (*le 16 mai 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Kirby est substitué à celui de l'honorable sénateur Banks (*le 17 mai 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Furey est substitué à celui de l'honorable sénateur Poulin (*le 5 juin 2000*).



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Journals of the Senate* dated Tuesday, May 30, 2000:

The Honourable Senator Perrault, P.C. moved, seconded by the Honourable Senator Fitzpatrick:

That Bill C-26, An Act to amend the Canada Transportation Act, the Competition Act, the Competition Tribunal Act and the Air Canada Public Participation Act and to amend another Act in consequence, be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat*, mardi le 30 mai 2000:

L'honorable sénateur Perrault, c.p. propose, appuyé par l'honorable sénateur Fitzpatrick,

Que le projet de loi C-26, Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence, soit renvoyé au comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat,*

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Monday, June 5, 2000  
(20)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:05 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Finestone, P.C., Forrestall, Furey, Perrault, P.C., Roberge and Spivak ( 9 ).

*Other senators present:* The Honourable Senators DeWare, Joyal, P.C., Bolduc and Lynch-Staunton (4).

*In attendance:* The official reporters of the Senate and Martin Brennan, Special advisor.

**APPEARING:**

The Honourable David Collenette, P.C., M.P., Minister of Transport.

**WITNESSES:***From Transport Canada:*

Margaret Bloodworth, Deputy Minister;

Valérie Dufour, Director General, Air Policy and Programs Group;

Jacques E. Pigeon, General Counsel, Legal Services.

*From the Canadian Association of Airline Passengers:*

Michael Janigan, Executive Director, Public Interest, Advocacy Centre.

Michael Murphy, President, Safety Interest, Advocacy Centre.

*From the Air Transport Association of Canada:*

J. Clifford McKay, President and Chief Executive Officer;

Warren Everson, Vice-President, Policy and Strategic Planning.

*From the Association des gens de l'air du Québec:*

Serge Martel, Pilot.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on May 30, 2000, the committee proceeded to study Bill C-26. (See Issue No. 14, Monday, June 5, 2000 for full text of the Order of Reference.)

The witnesses made a presentation and answered questions.

At 5:50 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

**ATTEST:****PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le lundi 5 juin 2000  
(20)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 13 h 05, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Finestone, c.p., Forrestall, Furey, Perrault, c.p., Roberge et Spivak (9).

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs DeWare, Joyal, c.p., Bolduc et Lynch-Staunton (4).

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat et Martin Brennan, conseiller spécial.

**COMPARAÎT:**

L'honorable David Collenette, c.p., député, ministre des Transports.

**TÉMOINS:***De Transports Canada:*

Margaret Bloodworth, sous-ministre;

Valérie Dufour, directrice générale, Politiques et programmes du transport aérien;

Jacques E. Pigeon, avocat général, Services juridiques.

*De l'Association canadienne des passagers aériens:*

Michael Janigan, directeur exécutif, Intérêts publics, Centre de défense des intérêts;

Michael Murphy, président, Sécurité publique, Centre de défense des intérêts.

*De l'Association du transport aérien du Canada:*

J. Clifford McKay, président et chef de la direction;

Warren Everson, vice-président, Politiques et planification stratégique.

*De l'Association des gens de l'air du Québec:*

Serge Martel, pilote.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 30 mai 2000, le comité examine le projet de loi C-26. (Voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 14 du 5 juin 2000.)

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

À 17 h 50, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ:**

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

**EVIDENCE**

OTTAWA, Monday, June 5, 2000

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-26, to amend the Canada Transportation Act, the Competition Act, the Competition Tribunal Act and the Air Canada Public Participation Act and to amend another act in consequence, met this day at 1:05 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** Before us today is Bill C-26.

My colleagues and I welcome you, Minister Collenette. I know you must leave around 2:00 p.m. We will be listening to you, and my colleagues will ask their questions. Welcome to our committee.

**Hon. David Collenette, Minister of Transport:** Honourable senators, it is a great pleasure to be here.

Much has happened since we met last fall. I apologize for not being able to spend much time with you today, but I do want to make a few remarks before answering some questions. I am quite prepared to come back later on in your deliberations, if today is not sufficient.

As you know, the bill is the government's legislative response to a process we began last summer. We chose to be proactive in the restructuring process because a sustainable and financially viable air transportation industry is essential to Canada's global economic success.

[*Translation*]

With Air Canada taking effective control of Canadian Airlines in January of this year, the two carriers have entered a phase of restructuring and consolidation. What is important for this government is that it is happening without any major services being terminated or involuntary job losses, and Canada now has the prospect of having an airline that ranks among the top ten in the world.

[*English*]

We think that Bill C-26 responds to the restructuring requirement. Its overriding objectives are to protect consumers and communities from abusive monopoly behaviour and to promote competition. Since the process began last August, I have sought advice from many sources on how the two objectives might be advanced if a dominant carrier were to emerge.

I would like to take this opportunity to thank formally the members of the committee for their deliberations last fall on the policy framework, particularly in view of the time constraints involved. I appreciate the conscientious and efficient manner in which you gathered the views of stakeholders and made your recommendations.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le lundi 5 juin 2000

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui est saisi du projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence, se réunit aujourd'hui à 13 h 05 pour en faire l'étude.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Nous avons devant nous aujourd'hui le projet de loi C-26.

Monsieur le ministre, mes collègues et moi-même vous souhaitons la bienvenue. Je sais que vous devez nous quitter aux alentours de 14 heures. Nous allons vous écouter, et mes collègues vous poseront des questions. Bienvenue à notre comité.

**L'honorable David Collenette, ministre des Transports:** Honorables sénateurs, je suis très heureux d'être ici.

Bien des choses se sont produites depuis que nous nous sommes réunis l'automne dernier. Je regrette de ne pas pouvoir passer beaucoup de temps avec vous aujourd'hui, mais je tiens à vous adresser quelques mots avant de répondre à vos questions. Je suis tout à fait disposé à revenir plus tard au cours de vos délibérations, si vous le jugez nécessaire.

Comme vous le savez, ce projet de loi est la réponse législative du gouvernement au processus qui a été amorcé l'été dernier. Nous avons choisi d'être proactifs dans le processus de restructuration parce qu'une industrie du transport aérien durable et financièrement viable est essentiel au succès économique du Canada sur la scène mondiale.

[*Français*]

Avec la prise de contrôle effective de Lignes aériennes Canadien International par Air Canada en janvier de cette année, les deux transporteurs sont entrés dans la phase de restructuration et de fusion. Ce qui importe pour le gouvernement, c'est que tout se déroule sans que les services importants soient interrompus et sans perte involontaire d'emplois. Le Canada a maintenant la possibilité d'avoir une compagnie aérienne qui se classe parmi les dix premières au monde.

[*Traduction*]

Nous estimons que le projet de loi C-26 répond à cette restructuration dont les objectifs essentiels sont de protéger les consommateurs et les collectivités contre les agissements abusifs et de promouvoir la concurrence. Depuis le mois d'août dernier, lorsque le processus a été lancé, j'ai demandé des conseils de plusieurs sources sur la façon de réaliser ces deux objectifs, si un transporteur dominant devait émerger au Canada.

Je profite de cette occasion pour remercier officiellement les membres de ce comité pour vos délibérations de l'automne dernier sur la politique-cadre, particulièrement dans les délais serrés que vous deviez respecter. J'apprécie la manière consciencieuse et efficace avec laquelle vous avez recueilli les opinions des intervenants et formuler vos recommandations.



I should say as an aside that I realize that there were some doubting Thomases here as to the efficacy of the government using section 47 of the Canada Transportation Act because of the perceived crisis in the airline industry. Neither I nor my colleagues in the House were able to tell you at the time how dire that predicament was.

I can tell you categorically that when we transferred the route to Tokyo for a sum of money on December 20, 1999, that transaction was completed to keep Canadian Airlines solvent. There were two days of financial reserves left. There was a problem with meeting payroll the Friday before Christmas. That was a dire situation. We could not talk about it last year without exacerbating the situation even more. Thus, I understand why members of the committee had some scepticism in that regard.

As for the impact of restructuring, we know that there have been problems and that some consumers have been inconvenienced. We believe that these impacts are due to the challenges faced by Air Canada and Canadian Airlines as they make adjustments to operate co-operatively instead of as competitors.

We also believe that these impacts are temporary and that things have already begun to smooth themselves out. As you know, Air Canada announced that they are putting on more capacity. They have just changed their schedule again this weekend. The change of operations at Pearson airport went reasonably well.

I happened to be coming through from Windsor to Ottawa on Saturday and I dealt first-hand with some matters. I also walked through the airport and saw some of the line-ups at terminal 1, which the international passengers are now using. I think that problems there will be sorted out in the next few days or weeks. Certainly I believe that the reorganization of the terminals in Toronto will help scheduling throughout the country.

I think we are seeing also the emergence of a competitive response to the consolidation by other air carriers, who are seizing the unique opportunity to grow as the market demands new travel options.

I certainly recognize the fact that not only are the charter carriers expanding — I have met with all of them, including Sky Service, which has very ambitious plans to offer full-service competition to Air Canada — but the other charters are adding additional capacity and ordering new planes. WestJet, of course, will actually start service to Ottawa this week, to Montreal at the end of the summer, and they have already started service to Moncton. All of that is going extremely well.

Where WestJet has entered a market, for example on the Thunder Bay-Toronto route, Air Canada has lowered its prices and consumers are getting the benefit. In fact, I am glad that Senator Callbeck is here. I was delighted the other week to read the headline in *The Charlottetown Guardian* that "Price war

J'aimerais dire en passant que je me rends compte qu'il y avait ici certains sceptiques quant à l'efficacité de l'utilisation par le gouvernement de l'article 47 de la Loi sur les transports au Canada en raison de la crise que semblait traverser l'industrie aérienne. Mes collègues à la Chambre et moi-même n'étions pas en mesure à l'époque de vous indiquer à quel point la situation était grave.

Je peux vous dire catégoriquement que lorsque nous avons transféré la liaison sur Tokyo pour un certain montant d'argent le 20 décembre 1999, cette transaction a été effectuée pour que Lignes aériennes Canadien reste solvable. Il restait deux jours de réserve financière. Il y avait un problème au niveau du versement des salaires le vendredi avant Noël. C'était une situation très grave. Nous ne pouvions pas en parler l'année dernière sans exacerber les choses davantage. Je comprends donc le scepticisme des membres du comité à cet égard.

Quant à l'impact de la restructuration, nous savons qu'il y a eu des problèmes et que certains consommateurs ont subi des inconvénients. Nous croyons, toutefois, que ces répercussions sont attribuables aux difficultés avec lesquelles Air Canada et Lignes aériennes Canadien International sont aux prises tandis qu'elles font des ajustements et exploitent leurs services en collaboration plutôt que comme concurrentes.

Nous estimons que ces répercussions sont temporaires et que les choses ont déjà commencé à s'arranger. Comme vous le savez, Air Canada a annoncé qu'elle allait accroître sa capacité. Elle vient de modifier son horaire à nouveau cette fin de semaine. Le changement d'opérations à l'aéroport Pearson s'est déroulé assez bien.

Samedi, je passais par Windsor pour aller à Ottawa et j'ai eu l'occasion de constater directement certaines choses. J'ai également traversé l'aéroport et j'ai vu certaines des files d'attente au terminal 1, qu'utilisent maintenant les passagers internationaux. Je pense que ces problèmes seront réglés au cours des prochains jours et des prochaines semaines. Je suis persuadé que la réorganisation des terminaux à Toronto permettra d'améliorer l'horaire des vols dans l'ensemble du pays.

Nous voyons aussi les premiers signes de l'apparition d'une réponse concurrentielle à ce regroupement par d'autres transporteurs aériens qui saisissent cette occasion unique de prendre de l'expansion en réponse aux demandes du marché pour de nouvelles options de voyage.

Je reconnais certainement le fait que les affrêteurs sont en expansion — je les ai tous rencontrés, y compris Sky Service, qui a de très ambitieux projets pour concurrencer Air Canada pour le service complet; les autres affrêteurs augmentent leur capacité et commandent de nouveaux avions. Vous savez, bien entendu, que WestJet commence à offrir ses services à Ottawa cette semaine et à Montréal à la fin de l'été, et que son service est déjà en marche à Moncton. Tout cela va extrêmement bien.

Là où WestJet est arrivée sur le marché, par exemple pour la liaison entre Thunder Bay et Toronto, Air Canada a baissé ses prix et les consommateurs en profitent. D'ailleurs, je suis ravi de voir ici le sénateur Callbeck. L'autre semaine, je me suis réjoui de lire dans le *Charlottetown Guardian* qu'une guerre des prix

hits P.E.I.", because Royal Airlines is back this summer, Canada 3000 is operating from Moncton, and WestJet is also in Moncton. While there were some short-term capacity problems in Charlottetown, it looks like people in that region are getting the benefit of competition. This will continue as the weeks progress.

I am very happy that CanJet, established by Mr. Rowe from Halifax, will be getting off the ground by late August. This will necessitate Air Canada pushing back its plans for a discount carrier by one year. That means that there will be more choices offered in Atlantic Canada.

I am not neglecting Western Canada, as WestJet is already there, serving cities with frequencies that provide competition. I should also state that Canadian Regional, as part of the agreement that the Competition Bureau made with Air Canada, is being offered for sale. We expect that transaction to close some time early this fall. Thus there will be additional capacity available for others to enter the market.

I was encouraged by how much support this particular committee gave to our policy framework, and indeed your recommendations assured me that we could count on your support for the thrust and the details of the legislation. I think that most points in the bill address your concerns.

[Translation]

By way of explanation, let me just say that, of the 20 detailed elements in the Policy Framework, only six required legislative amendments. Implementation of the rest is done through existing legislation and regulatory authority and policy decisions.

New legislative authority is needed to cover change in the following areas:

- the regulation of monopoly pricing and terms and conditions of carriage;
- additional notice of exit provisions;
- more detailed protection against predation;
- the new mergers and acquisitions review process;

changes to the share limits (both individual and foreign) for Air Canada;

obligations respecting service in both official languages.

[English]

As for the 19 recommendations of the standing committee, I will summarize the government's response as follows: The undertakings negotiated between the Commissioner of Competition and Air Canada implement four of them; the commitments made to me by Air Canada implement two more; Bill C-26 not only makes the undertakings and commitments binding, it also implements three more of them; recent government initiatives address two of them.

sevissait à l'Île-du-Prince-Édouard. En effet, Royal Airlines est de retour cet été, Canada 3000 offre des vols à partir de Moncton, de même que WestJet. Il y a eu quelques problèmes de capacité à court terme à Charlottetown, mais il semble que les gens de cette région commencent à profiter de la concurrence. Avec le temps, les choses s'amélioreront.

Je suis très content de voir que CanJet, créée par M. Rowe, de Halifax, offrira des vols à partir de la fin août. Il faudra donc qu'Air Canada retarde d'un an ses projets de transporteur à rabais. Cela signifie que l'Atlantique aura davantage de choix.

Je n'oublie pas l'ouest du Canada, où WestJet se trouve déjà, desservant des villes avec des fréquences permettant la concurrence. Je dois aussi vous dire que Canadien Régional est à vendre, dans le cadre d'un accord conclu entre le Bureau de la concurrence et Air Canada. Nous nous attendons à ce que cette transaction soit conclue au début de l'automne. Une capacité supplémentaire sera donc disponible pour ceux qui veulent entrer sur le marché.

J'ai été encouragé de constater l'appui que votre comité a donné à l'approche du gouvernement exposée dans la politique-cadre. En effet, les recommandations du comité m'ont assuré que nous pouvions compter sur votre appui, tant pour l'objectif central que pour les détails de ce projet de loi. Je suis heureux de signaler que sur la plupart des points, le projet de loi répond à vos préoccupations.

[Français]

À titre d'information, permettez-moi de dire que, sur les 20 éléments exposés en détail dans la politique-cadre, seulement six nécessitent des modifications législatives. Les autres sont mises en œuvre au moyen soit d'autorités législatives et réglementaires actuelles soit de politiques internes.

Nous avons besoin de nouveaux pouvoirs législatifs pour créer les domaines suivants:

- la réglementation des prix et des conditions de transport en situation de monopole;
- des dispositions sur l'avis de sortie du marché;
- l'agissement abusif;
- le processus d'examen des fusions et acquisitions et les mesures de contre-attaque;
- les modifications aux limites sur la détention individuelle d'actions dans Air Canada;
- les obligations concernant le service dans les deux langues officielles.

[Traduction]

Quant aux 19 recommandations de ce comité permanent, je résume la réponse du gouvernement comme suit: les engagements négociés entre le commissaire de la concurrence et Air Canada donnent suite à quatre d'entre elles; les engagements pris par Air Canada envers moi donnent suite à deux d'entre elles; le projet de loi C-26 donne suite à trois d'entre elles, en plus de rendre les engagements exécutoires; les initiatives de politique récentes du gouvernement donnent suite à deux d'entre elles.



For the remainder, the government has taken a different approach, although all the issues raised have been addressed.

I spoke about fostering competition, and under this broad heading are a number of subjects, including predation, monopoly pricing, travel agents' commissions, slots, computer reservation systems regulations, frequent flyer plans, interlining and code sharing, surplus aircraft, and international air policy.

[Translation]

Bill C-26 also incorporates by reference the undertakings and commitments made by Air Canada in order to make them legally binding and enforceable. Failure to honour any of them could result in the courts imposing penalties that parallel those in the Competition Act. These penalties underline the seriousness with which the government would view any breach.

[English]

Contrary to press reports, we are not singling out the executive offices of Air Canada for undue, cruel punishment should they infringe the provisions of the bill. The Competition Act already provides for penalties.

The provisions also recognize the need for quick action to prevent a dominant carrier from engaging in conduct that would damage competitors or exclude them from the market.

On this committee's recommendations to increase competition by allowing foreign participation in the domestic market, the government does not believe the time is right to consider such a measure, particularly on a unilateral basis. I have said this consistently since October 1999. While I do not rule it out in the long run, I prefer to give Canadian entrepreneurs like the ones I described earlier the ability to compete head-on with Air Canada. I think that that will occur over the coming months.

However, if that is not the case, then we always have the option of allowing foreign carriers to serve point-to-point within Canada.

I will discuss all of these matters, I am sure, with my U.S. counterpart, but I do not think that that meeting alone should entice people to believe that we are starting to negotiate cabotage with the United States. That is not the case. They raised it before in private meetings and I suspect that Mr. Slater will raise it again. I want to be up front with people and not give them any surprises. This is an issue that I expect to be raised, but our position is the one that I have articulated.

Our second goal is to protect consumers from abuse. In this regard, the amendment to Bill C-26 to establish an Air Travel Complaints Commissioner was made as a result of the hearings before the Transport Committee of the House of Commons. I think this is a significant and important addition to the bill. In naming a temporary member of the Canadian Transportation

Sur le reste, le gouvernement n'a pas suivi la voie recommandée mais il a agi sur tous les problèmes cernés.

J'ai parlé de favoriser la concurrence. Sous cette grande rubrique, se trouvent un certain nombre de sujets, notamment le comportement abusif, les prix monopolistiques, les commissions des agents de voyage, les créneaux, le règlement sur les systèmes informatisés de réservation, les programmes pour grands voyageurs, les correspondances intercompagnies et le partage des indicatifs, les aéronefs excédentaires et la politique sur le transport aérien international.

[Français]

Le projet de loi C-26 incorpore aussi par renvoi les engagements pris par Air Canada afin de les rendre exécutoires. En cas de non-respect de ceux-ci, Air Canada est passible de peines imposées par un tribunal, calquées sur celles que l'on retrouve dans la Loi sur la concurrence. Ces peines attestent du sérieux que le gouvernement rattache à une infraction.

[Traduction]

Contrairement à ce qu'on a rapporté dans les médias, nous ne ciblons pas les bureaux exécutifs d'Air Canada à qui on imposerait une peine indue et cruelle s'ils enfreignaient les dispositions du projet de loi. La Loi sur la concurrence prévoit déjà des sanctions.

Ces nouvelles dispositions tiennent compte aussi de la nécessité d'agir rapidement pour empêcher une compagnie aérienne dominante de se livrer à des agissements qui feraient du tort à ses concurrents ou les excluraient du marché.

Sur les recommandations du comité dont le but est d'accroître la concurrence en permettant une participation de transporteurs étrangers dans notre marché intérieur, le gouvernement n'estime pas que le temps est venu d'envisager de telles mesures, surtout unilatéralement. Je l'ai dit et répété depuis octobre 1999. Sans les exclure à long terme, je préfère donner à des entrepreneurs canadiens comme ceux que j'ai décrits plus tôt la possibilité d'être en concurrence directe avec Air Canada. Je pense que c'est ce qui se produira au cours des prochains mois.

Toutefois, si tel n'est pas le cas, nous pourrions toujours permettre à des transporteurs étrangers d'assurer la liaison entre deux villes du Canada.

Je discuterai naturellement de ces questions avec mon homologue américain, mais cette rencontre seule ne devrait pas amener les gens à croire que nous voulons amorcer des négociations sur le cabotage avec les États-Unis. Ce n'est pas le cas. Les Américains ont déjà soulevé cette question pendant des rencontres privées, et j'ai bien l'impression que M. Slater la soulèvera de nouveau. Je tiens à être clair, je ne veux pas qu'il y ait de surprises. Je m'attends à ce que cette question soit soulevée, mais notre position sera celle que je viens de décrire.

Notre deuxième objectif est de protéger les consommateurs contre les abus. Sur ce plan, l'amendement proposé au projet de loi C-26 en vue de créer un commissaire aux plaintes sur le transport aérien, qui a été adopté à la suite des audiences devant le comité permanent des transports de la Chambre des communes, est un ajout important au projet de loi. En choisissant de nommer



Agency to perform this function, we found a way to respond to the committee's view that there was a need for such a person without creating a new bureaucracy. Thus, as you know, the House committee called for the creation of an ombudsman. We think that this achieves the goal, because you have the statutory authority of powers now invested in the C.T.A. and the necessary bureaucracy, although obviously, additional resources will have to be provided.

[Translation]

Other measures that are being proposed to accomplish this goal cover the issues of fares on monopoly routes, new exit notice provisions which should help service to small communities, official languages and monitoring.

As part of the negotiations to obtain approval for its transactions, Air Canada made a legally binding commitment to me to continue to provide domestic service to communities already being served by it, by Canadian Airlines and their wholly-owned subsidiaries for a three-year period.

[English]

The government is also proposing to modify the existing notice-of-exit provisions in the Canada Transportation Act, or CTA. This comes in response to the concerns of air carriers that onerous exit provisions would stifle growth and experimentation. To the initial change to a 120-day notice period, there has been added, as an amendment put forward at the standing committee in the House, a shorter 30-day notice requirement for services of less than one year's duration.

The government is proposing to add a requirement that, if an air carrier with at least 50 per cent of the weekly passenger capacity on a route decides to discontinue service, it must also give notice, regardless of how many other carriers would remain on that route.

There is also a new requirement that carriers proposing to withdraw or reduce service will have to provide advance notice and give local elected officials the opportunity to discuss the impacts of that decision with the carrier.

The committee recommended that, under a dominant Canadian carrier scenario, certain applications of the Official Languages Act be strictly enforced. All operations by the carrier or its subsidiaries directly serving the public must be made subject to the Official Languages Act. The government is proposing to implement this recommendation by amending the Air Canada Public Participation Act to require that Air Canada ensure that its airline subsidiaries provide service to consumers in both official languages where there is significant demand.

Transition periods are provided for certain subsidiaries, depending on the area of Canada they serve, and Canadian Airlines will be given three years to meet the recommendation, with a possible fourth year on a case-by-case basis. However, in

un membre temporaire de l'Office des transports du Canada pour remplir cette fonction, nous avons trouvé une façon de répondre à cette forte conviction du comité sur la nécessité d'une telle personne, sans créer une nouvelle bureaucratie. Le comité de la Chambre, comme vous le savez, a réclamé la création d'un poste d'ombudsman. Nous croyons avoir ainsi atteint cet objectif, puisque, dorénavant, l'Office des transports du Canada jouira des pouvoirs législatifs nécessaires et sera doté du personnel qu'il lui faut, bien que, manifestement, il faudra lui fournir des ressources additionnelles.

[Français]

Les autres mesures proposées pour réaliser cet objectif ont trait aux questions des prix sur les routes monopolistiques, de nouveaux éléments à l'avis de sortie du marché qui pourraient améliorer le service aux petites communautés, les langues officielles et la surveillance.

Dans le cadre des négociations en vue d'obtenir l'agrément de cette transaction, Air Canada a pris envers moi un engagement exécutoire de continuer à desservir les communautés déjà desservies par elle-même, par les Lignes aériennes Canadien International et par leurs filiales à 100 p. 100 pendant une période de trois ans.

[Traduction]

Le gouvernement propose également de modifier les exigences existantes concernant l'avis de sortie dans la Loi sur les transports du Canada. Ces modifications répondent aux préoccupations des transporteurs aériens que des dispositions onéreuses de sortie entraveraient la croissance et l'expérimentation. Au préavis de 120 jours inclus dans le projet de loi C-26, on a ajouté, à la suite d'un amendement proposé au comité parlementaire de la Chambre, un préavis écourté à 30 jours pour les services en place depuis moins d'un an.

Le gouvernement propose d'ajouter une exigence selon laquelle un transporteur aérien qui décide de réduire ou d'interrompre un service, sur une liaison où il possède au moins 50 p. 100 de la capacité hebdomadaire de transport de passagers, doit également donner un avis, peu importe combien d'autres transporteurs continueraient à assurer cette liaison.

Il y a aussi une nouvelle exigence pour obliger les transporteurs aériens qui se proposent d'interrompre ou de réduire le service à fournir une occasion aux élus locaux de discuter avec le transporteur des impacts de cette décision.

Le comité a recommandé que, selon un scénario comportant un transporteur dominant, toutes les activités d'un transporteur ou de ses filiales constituant un service direct au public devraient être assujetties à la Loi sur les langues officielles. Le gouvernement se propose de mettre en oeuvre cette recommandation en modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada pour exiger qu'Air Canada veuille à ce que toutes ses filiales offrent le service aux consommateurs dans les deux langues officielles là où il existe une demande importante.

Des périodes de transition sont prévues pour certaines filiales selon les régions du Canada qu'elles desservent et Lignes aériennes Canadien bénéficiera d'une période de trois ans pour s'acquitter de cette obligation, avec la possibilité d'une quatrième

any case where another affiliate replaces a service formerly provided by Air Canada, there is an immediate obligation to meet the language requirements as if it were still Air Canada.

[Translation]

I am aware that certain concerns have been raised with regard to the fair representation of linguistic groups within Air Canada. I am sensitive to these concerns, but I do not believe that they should get in the way of the approval of Bill C-26 in its present form. Most of these concerns deal with the extent to which Air Canada is in conformity to its existing obligations under the Official Languages Act. This having been said, I intend to do my part in addressing these concerns.

As you are aware, last February 17, I announced my intention to appoint an observer or observers who will monitor and evaluate the impact of the airline industry restructuring over the next 18 to 24 months and report to Parliament through me.

Today, in light of the concerns expressed by parliamentarians and elected provincial officials as a result of representations made, most notably, by Les Gens de l'air, I am announcing my intention to include in the observer or observers' mandate a review of Air Canada's behaviour with respect to its linguistic obligations. Included in this will be the question of the representation of linguistic groups. Also, the observer or observers will be mandated to bring recommendations, as needed, to any problems that may be identified. In this regard, I expect they will work closely with the Commissioner of Official Languages and the Treasury Board, who both have mandates in this area.

In my opinion, Madam Chair, this is very important because I recognize the problem, given the proportion of francophones in Air Canada. It is very important for the country. As I have said, I am asking the observers to report to me exclusively on that question, to help us in the future.

[English]

On the 10 per cent limit on Air Canada share ownership, I believe that this committee recommended it be raised to 20 per cent. As part of the discussions with Air Canada, we agreed to 15 per cent. I do not think that that creates any controversy. It does put Air Canada shareholders on the same footing as single shareholders of Canadian National Railway when it was privatized five years ago.

On the recommendation regarding changes to ownership limits, the government is still not convinced that raising the current 25 per cent limit on foreign ownership in the industry is beneficial at this time, nor is it prepared to make changes for all other carriers besides Air Canada, as proposed. We are proposing an amendment, however, to the Air Canada Public Participation Act to allow Air Canada's foreign ownership limit to change at

année dont il sera décidé au cas par cas. Toutefois, dans tous les cas où un autre transporteur du même groupe reprend un service autrefois fourni par Air Canada, il y a une obligation immédiate de s'acquitter des exigences relatives aux langues officielles tout comme si le service était encore offert par Air Canada.

[Français]

Je sais que certaines inquiétudes ont été soulevées relativement à la représentation équitable des groupes linguistiques au sein d'Air Canada. Je suis sensible à ces préoccupations, mais je ne crois pas que celles-ci doivent mettre en cause l'approbation du projet de loi C-26 dans sa forme actuelle. Un bon nombre de ces préoccupations portent sur des questions de conformité avec les obligations existantes d'Air Canada en vertu de la Loi sur les langues officielles. Ceci dit, je désire faire ma part pour répondre à ces préoccupations.

Comme vous le savez, le 17 février dernier, j'ai annoncé mon intention de nommer un ou deux observateurs afin de surveiller et d'évaluer les répercussions de la restructuration de l'industrie du transport aérien au cours des 18 à 24 prochains mois et qui feraient rapport au Parlement par mon intermédiaire.

Aujourd'hui, à la lumière des préoccupations qui ont été soulevées par les parlementaires et les élus provinciaux à la suite des représentations faites notamment par les Gens de l'air, j'ai annoncé mon intention d'inclure dans le mandat du ou des observateurs l'examen du comportement d'Air Canada relativement à ses obligations linguistiques, y compris la question de la représentation des groupes linguistiques, et que l'observateur fasse, au besoin, des recommandations pour résoudre les problèmes qui pourraient être identifiés. Je m'attends à une collaboration étroite entre ces personnes et le commissaire aux langues officielles ainsi que le Conseil du Trésor, en tenant compte des mandats de chacun.

À mon avis, madame la présidente, cela est très important parce que je reconnais le problème vu la proportion des francophones au sein d'Air Canada. C'est une question très importante pour le pays. Comme je l'ai dit, je demande aux observateurs de me faire rapport sur cette question exclusivement pour nous assister dans l'avenir.

[Traduction]

Sur la recommandation du comité concernant la limite de 10 p. 100 sur la participation dans Air Canada, je crois que votre comité a recommandé que cette limite soit relevée à 20 p. 100. Après en avoir discuté avec Air Canada, nous nous sommes entendus sur un nouveau niveau de 15 p. 100. Je ne crois pas que cela soit controversé. Les actionnaires d'Air Canada seront ainsi traités de la même façon que les actionnaires de Canadian National au moment de la privatisation du chemin de fer il y a cinq ans.

À propos de la recommandation du comité concernant les changements aux limites sur la propriété, le gouvernement n'est pas convaincu que le fait de hausser le niveau actuel de 25 p. 100 sur la propriété étrangère dans l'industrie serait bénéfique pour le moment. Il n'est pas non plus disposé à faire des changements pour tous les autres transporteurs, autres qu'Air Canada, tel que proposé. Toutefois, il se propose de



the same time as for other carriers, if and when the Governor in Council decides to increase the limit using the authority under section 55 of the Canada Transportation Act.

In its 18th recommendation, this committee called for a public accountability process involving the agency, the bureau, and the standing committees. At this time we are not contemplating so elaborate a process. However, that is not to say that there will not be significant monitoring. My department, the bureau, and the agency will all be active, and as I mentioned, we will be naming transition observers who will be asked to keep an eye on all aspects of the industry over the next 18 months. I expect them to report to me and I intend to share their findings with parliamentarians. In addition, there will be a semi-annual report from the Air Travel Complaints Commissioner.

I should just say, going back to the complaints commissioner, there have been some media reports that somehow this person will only make their findings known every six months. Therefore, people will have to wait six months for a problem to be resolved. That is not the case. The fact is the complaints commissioner will have the benefit of the law to subpoena documents, to request information from the airlines and other parties, and have the ability to refer these issues to the bureau, the agency, or even the courts, and so it will be very proactive. In fact, I suspect this commissioner's role will be largely that of a mediator, using the stick of the agency over Air Canada to ensure that the consumers are dealt with fairly.

[Translation]

Lastly, we are on the verge of launching a study of the Canada Transportation Act as stipulated within the legislation which will include another examination of the efficiency of the Act as it relates to air transport.

[English]

In conclusion, I believe you have before you a bill that is in line with what we said we would do last fall. Bill C-26 combines measures that safeguard the public interest and promote a viable Canadian airline industry. We have improved protection for consumers and communities, while creating conditions for our airlines to compete freely and vigorously at home and abroad.

I am now available for questions.

**Senator Forrestall:** Mr. minister, I will perhaps start out where you wound up, to get some overall concept as to how we will go about monitoring and whether it will be sufficient to meet your own requirements.

Do you have any idea how long this entire reconfiguration of the Canadian airline industry will take before we can expect a reasonable response to an in-depth review? We have been at it for

modifier la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada pour permettre que la limite sur la propriété étrangère dans Air Canada puisse être modifiée en même temps qu'elle l'est pour les autres transporteurs, si le gouverneur en conseil décide d'accroître cette limite en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 55 de la Loi sur les transports au Canada.

Dans sa 18<sup>e</sup> recommandation, votre comité réclamait un processus de surveillance publique faisant intervenir l'office, le bureau et les comités permanents. En ce moment, nous n'envisageons pas un processus aussi élaboré. Toutefois, cela ne signifie pas qu'il n'y aura pas une surveillance importante. Mon ministère, le Bureau de la concurrence et l'office seront actifs. En outre, je nommerai sous peu les observateurs de la transition dont j'ai déjà fait mention, à qui je demanderai d'avoir à l'oeil tous les aspects de la restructuration de l'industrie pendant les 18 prochains mois environ. Je leur demanderai de me faire un rapport et j'ai l'intention de partager leurs constatations avec les parlementaires. En outre, il y aura des rapports semestriels qui seront présentés par le Commission aux plaintes sur le transport aérien.

Pour revenir au commissaire aux plaintes, j'aimerais aborder la question des médias qui prétendent que ce commissaire ne rendra publiques ces conclusions que tous les six mois, et qu'il faudra donc attendre six mois pour qu'un problème soit réglé. C'est faux. La loi permet au commissaire d'exiger le dépôt de documents, d'exiger de l'information de la part des compagnies aériennes et d'autres parties, ainsi que de renvoyer des dossiers à l'office, au bureau, voire même aux tribunaux. La loi lui permet donc de prendre des mesures anticipatoires. J'ai même l'impression que le rôle de ce commissaire sera principalement celui de médiateur, puisqu'il se servira de l'office pour inciter Air Canada à traiter équitablement les consommateurs.

[Français]

Finalement, nous nous apprêtons à lancer l'examen de la Loi sur les transports au Canada prévu dans cette loi et qui comportera un examen supplémentaire de l'efficacité de la loi relativement au transport aérien.

[Traduction]

En conclusion, j'estime que vous avez devant vous un projet de loi qui est conforme à ce que nous avons dit que nous ferions l'automne dernier. Il regroupe des mesures qui protégeront l'intérêt public et qui favoriseront une industrie canadienne du transport aérien viable. Nous avons amélioré la protection des consommateurs et des collectivités, tout en créant des conditions qui permettront à nos compagnies aériennes de rivaliser librement et vigoureusement au pays et à l'étranger.

Je répondrai avec plaisir aux questions.

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur le ministre, je vais commencer là où vous avez fini, pour essayer d'avoir une idée générale de la façon dont nous allons effectuer la surveillance et pour essayer de voir si celle-ci suffira pour répondre à nos objectifs.

À votre avis, combien de temps prendra toute cette reconfiguration de l'industrie aérienne canadienne, et combien de temps devrons-nous attendre avant que cet examen exhaustif



approximately a year and a half. Is it a three-year process? Can we, at the end of five years of this process, really expect or hope that the existing and new carriers will have sorted themselves out, and that Canadians will be served by a competent, efficient, and competitive industry? Will it take that long, or can it be done more quickly?

**Mr. Collenette:** Madam Chair, I do not think Canadians would stand for a period of five years. I have said publicly that we want to look at the whole issue within 18 months to two years. I started talking about that on December 21; therefore we are six months underway already. Really it means that in the latter part of next year, we must come to a determination as to whether or not this is working to the satisfaction of the travelling public. I believe it will.

On the issue of competition, I am heartened, as I have said, by all the new entrants into the market, including from the area of Halifax-Dartmouth, where an experienced operator will be offering discount services. That kind of competition for Air Canada will be there. If it is not, then we will need to be in touch with our American friends to talk about allowing U.S. carriers to come in. Five years, no, I believe Canadians will expect some results by the end of next year.

Recently, despite the overall reorganization going reasonably well when you consider what had to be done — integration of the various cultures, the large number of aircraft, the many destinations — there have been problems. There have been capacity problems. There has been stress on some of the workers and the passengers have been impacted by that. I think Air Canada knows that unless these issues are addressed quickly, then people will start taking a dim view of the airline and they will flock to any competitor that enters the market.

Other than the fact that one should offer good service, it makes good business sense not to upset people unduly. All of that is working out. I am encouraged by some of Air Canada's responses in the last few weeks to the irritations expressed by many passengers across the country. Halifax International Airport has had some problems. I have had complaints from my own colleagues who have travelled through there, as with Toronto and Vancouver, where we have had lack of capacity and some disorganization. That is now being improved. With a promise to put on additional capacity, it seems there have been fewer complaints in the last couple of weeks.

**Senator Forrestall:** I did not necessarily want to become parochial here. WestJet will not come to Halifax now. I understand they were too expensive. They are now said to be going to Moncton. If that is the case, Moncton will rapidly become the Atlantic hub, because people will go where there is competition. Can you tell me about Sky Services, minister?

révèle quoi que ce soit? Cela fait déjà environ 18 mois que tout cela dure. S'agit-il d'un cheminement qui prendra trois ans? Au bout de cinq ans, pourra-t-on s'attendre à ce que les transporteurs actuels et futurs aient trouvé leur niche et à ce que les Canadiens soient desservis par une industrie aérienne compétente, efficace et concurrentielle? Faudra-t-il attendre aussi longtemps, ou peut-on espérer que cela se fasse plus rapidement?

**M. Collenette:** Madame la présidente, je ne crois pas que les Canadiens soient disposés à attendre cinq ans. J'ai déjà dit publiquement que nous espérons que le dossier ne prenne pas plus que 18 à 24 mois. J'ai commencé à en parler le 21 décembre dernier, c'est-à-dire il y a presque six mois déjà. Autrement dit, à la fin de l'année prochaine, nous devons être en mesure de décider si la restructuration aura été ou pas couronnée de succès, à la satisfaction des voyageurs. Je crois qu'elle l'aura été.

Quant à la concurrence, j'ai déjà dit à quel point j'étais ravi de voir tous ces nouveaux arrivants sur le marché aérien, notamment dans la région de Halifax-Dartmouth, où un exploitant chevronné offrira des rabais sur ses billets. Vous voyez qu'Air Canada aura de la concurrence, à défaut de quoi, nous devons communiquer avec nos amis américains pour voir si nous devons permettre l'entrée des transporteurs américains. Attendre cinq ans? Non. Je crois que les Canadiens s'attendent à voir des résultats d'ici la fin de l'an prochain.

Récemment, malgré le fait que la réorganisation se passe dans l'ensemble relativement bien, si l'on considère qu'il a fallu intégrer diverses cultures, qu'il s'agissait d'un très grand nombre d'appareils, et qu'il fallait concilier des diverses destinations, certains problèmes de débit sont survenus. Certains des travailleurs ont été soumis à beaucoup de stress, et les voyageurs en ont subi les contrecoups. Air Canada sait bien qu'à moins qu'elle ne règle ces problèmes rapidement, les voyageurs commenceront à perdre confiance en la compagnie et migreront vers tout nouveau concurrent qui entrera sur le marché.

Outre le fait qu'une compagnie se doit d'offrir du bon service, il est aussi logique pour elle, du point de vue des affaires, de ne pas se mettre les voyageurs à dos, si elle peut l'éviter. Mais ces problèmes sont en train de se résorber, et je suis encouragé par la façon dont Air Canada a réagi au cours des dernières semaines aux irritations exprimées par divers voyageurs un peu partout au Canada. L'aéroport international de Halifax a connu ses propres problèmes, et j'ai même reçu des plaintes de la part de mes collègues qui sont passés par cet aéroport, de même que par Toronto et par Vancouver, où il y a eu des problèmes de débit et une certaine désorganisation. Mais tout cela est en voie d'être résorbé. Grâce à la promesse faite par Air Canada d'accroître sa capacité, il semble que les plaintes aient diminué au cours des dernières semaines.

**Le sénateur Forrestall:** Mais je ne voulais pas nécessairement prêcher pour ma paroisse. WestJet, semble-t-il, ne viendra pas s'installer à Halifax, car cela coûterait trop cher. Il semble qu'elle ira maintenant s'installer à Moncton. Si cela se concrétise, Moncton deviendra rapidement la plaque tournante de l'Atlantique, étant donné que les gens aiment bien se rendre là où il y a de la concurrence. Monsieur le ministre, pouvez-vous me parler de Sky Services?

**Mr. Collenette:** It is a Toronto-based company that has been in business for many years. They are involved in general aviation and servicing and have a very good reputation. They run a small operation — I believe it is for Sun Quest — out of the U.K. They have five quite modern planes and have been a good carrier, as far as we are concerned.

**Senator Forrestall:** Will they operate out of Halifax?

**Mr. Collenette:** I do not believe they mentioned Halifax in their statement. Certainly CanJet will be operating there, and Canada 3000 is offering more scheduled services through Halifax, as is Royal Airlines. There is competition in Halifax. However, the Halifax Airport Authority negotiated with WestJet, but I guess Moncton gave them a better deal.

**Senator Forrestall:** Money always counts. Turning to Bill C-26, I see that you have gone to the same level as the Canadian National Railway limitation on the percentage to be held. I see no limitation on ownership in the current bill, which includes the changes. I was just wondering why. Was it to give flexibility in the event you had to call in outside help?

**Mr. Collenette:** As you know, we have statutory authority already to raise the foreign ownership quotient to 49 per cent. We do not need this bill for that. That can be done by Order in Council.

We have made Air Canada subject to the same rule in this bill. In other words, we can now allow Air Canada to have 25 per cent foreign equity, and ultimately go up to 49 per cent, as with the other carriers, so there is a level playing field.

The 10 per cent issue was often confused in the debate last year. That is the limit for any single shareholder. We have raised that from 10 to 15 per cent, which brings us in line with CN. Others would like it raised further. We agreed that that would not be wise. Subclause 17(1) deals with the 15 per cent aspect.

**Senator Forrestall:** You have the authority already, and I suppose the players will be very much aware of that, so that is not really a problem then?

**Mr. Collenette:** No.

**Senator Forrestall:** I thought you were hiding it.

**Mr. Collenette:** We never hide anything. The Liberal government is very open.

**Senator Forrestall:** Transparent.

**Mr. Collenette:** Transparent and accountable.

**M. Collenette:** Il s'agit d'une compagnie basée à Toronto qui existe depuis longtemps. Elle fait dans l'aviation en général et dans l'entretien courant, et a une excellente réputation. Elle gère même une petite filiale — je crois que c'est pour le compte de Sun Quest à partir de Royaume-Uni. La compagnie possède cinq appareils assez modernes et, que nous sachions, c'est un bon transporteur.

**Le sénateur Forrestall:** Offrira-t-elle des services à Halifax?

**M. Collenette:** Je ne crois pas que l'on ait parlé de Halifax. Il est certain que CanJet y sera, et que Canada 3000 offre plus de vols réguliers passant par Halifax, tout comme le fait Royal Airlines. Vous voyez que la concurrence existe à Halifax. Toutefois, même si l'administration aéroportuaire locale de Halifax a négocié avec WestJet, j'imagine que Moncton lui a offert des conditions meilleures.

**Le sénateur Forrestall:** Quand on parle d'argent, cela compte toujours. Revenons au projet de loi C-26: je vois que vous proposez la même chose que pour le Canadien National, en matière de limite sur le pourcentage de propriété. Mais je ne vois aucune limite sur le pourcentage de propriété dans le projet de loi actuel, qui propose toutefois des changements. Je me demande pourquoi. Est-ce pour vous donner une plus grande marge de manoeuvre advenant le cas où vous devriez vous tourner vers l'extérieur?

**M. Collenette:** Comme vous le savez, nous pouvons déjà, par autorisation législative, rehausser le pourcentage de propriété étrangère à 49 p. 100. Un projet de loi n'est donc pas nécessaire, puisqu'il est possible de parvenir à nos fins par décret.

Dans ce projet de loi-ci, nous avons assujéti Air Canada à la même règle. Autrement dit, nous pouvons aujourd'hui permettre que jusqu'à 25 p. 100 des actions d'Air Canada appartiennent à des non-résidents, et nous sommes prêts à aller jusqu'à 49 p. 100, comme c'est le cas pour les autres transporteurs, pour la mettre sur un pied d'égalité avec ceux-ci.

L'année dernière, il y a eu beaucoup de confusion au sujet de la question des 10 p. 100. Il s'agit là de la limite de propriété par actionnaire. Or, nous avons rehaussé cette limite à 15 p. 100, comme nous l'avions fait avec le CN. D'aucuns aimeraient que le plafond soit rehaussé encore plus, mais nous avons jugé que cela ne serait pas judicieux. Vous trouverez cela au paragraphe 17(1).

**Le sénateur Forrestall:** Vous avez déjà l'autorité législative, et j'imagine que les intervenants sont tout à fait au courant; dans ce cas, cela ne pose pas vraiment problèmes, n'est-ce pas?

**M. Collenette:** Non.

**Le sénateur Forrestall:** Je pensais que vous ne vouliez pas que ça se sache.

**M. Collenette:** Nous ne cachons jamais rien. Le gouvernement libéral fait preuve de beaucoup d'ouverture.

**Le sénateur Forrestall:** De transparence.

**M. Collenette:** De transparence et de responsabilité.



**Senator Forrestall:** Do you know how long your government considers “soon” to be? “Soon” or “immediately”?

**Mr. Collenette:** Not before too long.

**Senator Forrestall:** Sir, 4,819 days ago you told us that you would “soon” get a new helicopter to replace the Sea Kings.

**The Chairman:** That is another matter.

**Mr. Collenette:** I guarantee that it is sooner than when I first made the promise five years ago.

**Senator Forrestall:** I want to just touch briefly on the Competition Bureau and ask about the extent to which this bill may change or alter the authority of the tribunal to act in these capacities. Have you strengthened it somewhat? Do you contemplate an ever-increasing role for the bureau?

**Mr. Collenette:** Absolutely. The bureau here is given extraordinary powers — in fact powers that they do not have when dealing with other issues, because of the nature of the monopoly that has been created by Air Canada’s 80 per cent share of the market. Some say these powers are too drastic, but I can tell you that when I met with WestJet and the charter carriers, they absolutely required this. In fact I think they only came back into the market after they read this bill and saw that the commissioner would have “cease and desist” powers.

These are injunctive powers that Air Canada must obey. In other words, if the commissioner sees what he considers to be predatory behaviour, he can say, “Effective midnight tonight, you shall not do this or that”. I suppose Air Canada could always challenge that decision, but it would take some time. Currently, the commissioner would say, “Well, that is predatory behaviour, and I will take you to court or to the competition tribunal.” Months would go by. Passengers will have the protection of the bureau making that judgment immediately. These are drastic powers.

In fact, we introduced an amendment at the eleventh hour in committee in the House dealing with the issue raised by British Airways. They raised a number of issues, some valid, some not, but one dealt with the ability of foreign carriers to negotiate arrangements to integrate services on a comparable basis with Air Canada’s Star Alliance partners. Thus, Air Canada cannot discriminate against a non-alliance partner on a route from Winnipeg to Toronto to London. The bureau and the commissioner will deal with that kind of behaviour on the grounds that it affects the rights of any Canadian passenger to choose Air Canada, or its partners, or someone else.

**Senator Forrestall:** The ultimate authority rests with you as minister. Does the bill give the Competition Bureau explicit

**Le sénateur Forrestall:** Quand le gouvernement dit «bientôt», que veut-il dire au juste, «bientôt» ou «immédiatement», le savez-vous?

**M. Collenette:** Dans pas très longtemps.

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur le ministre, il y a 4 819 jours, vous, vous nous avez dit que vous auriez «bientôt» un nouvel hélicoptère pour remplacer les Sea King.

**La présidente:** Ce n’est pas du tout la même chose.

**M. Collenette:** Je peux vous garantir que ce sera plus rapidement que lorsque j’ai fait cette promesse pour la première fois il y a cinq ans.

**Le sénateur Forrestall:** Je voudrais maintenant aborder rapidement la question du Bureau de la concurrence en vous demandant dans quelle mesure ce texte de loi pourrait venir modifier les pouvoirs qu’a le tribunal d’intervenir à ce titre. L’avez-vous renforcé? Envisagez-vous que le rôle du bureau doive sans cesse continuer à augmenter?

**M. Collenette:** Tout à fait. Le bureau reçoit ici des pouvoirs extraordinaires — des pouvoirs d’ailleurs qu’il n’avait pas dans les autres cas, et cela en raison du caractère même du monopole dû fait qu’Air Canada détient 80 p. 100 du marché. D’aucuns affirment que ces pouvoirs sont trop draconiens, mais je peux vous dire que lorsque j’ai rencontré des représentants de WestJet et des affréteurs, ils en avaient fait une condition impérative. Je pense d’ailleurs que ces transporteurs n’auraient intégré le marché qu’après avoir lu le texte du projet de loi et avoir constaté que le commissaire aurait effectivement le pouvoir d’ordonner une renonciation.

Il s’agit là d’un pouvoir d’injonction auquel Air Canada ne saurait se soustraire. En d’autres termes, si le commissaire constate des agissements qu’il juge abusifs, il pourra fort bien dire: «À compter de minuit ce soir, il vous est interdit de faire telle ou telle chose». J’imagine qu’Air Canada pourrait toujours contester cette décision, mais cela lui prendrait du temps. À l’heure actuelle, le commissaire peut dire: «Écoutez, ce sont là des agissements abusifs et je vais vous traîner devant les tribunaux ou devant le tribunal de la concurrence.» Mais il faudrait plusieurs mois. Ici, les voyageurs seraient protégés puisque le bureau rendrait immédiatement sa décision. Il s’agit donc de pouvoirs extraordinaires.

D’ailleurs, nous avons soumis un amendement de dernière minute en réponse à l’intervention de la British Airways qui avait fait valoir plusieurs choses, certaines fondées et d’autres non, mais notamment le fait que les transporteurs étrangers devaient pouvoir négocier des arrangements leur permettant d’intégrer leurs services de façon comparable avec les partenaires d’Air Canada au sein de Star Alliance. Air Canada ne peut donc pas faire de discrimination à l’endroit d’un partenaire qui ne fait pas partie de l’alliance sur la ligne Winnipeg-Toronto-Londres. Le bureau et le commissaire se saisiront des cas de ce genre dès lors que la liberté de choix d’un voyageur canadien se trouverait sinon compromise.

**Le sénateur Forrestall:** Mais en dernier ressort, c’est à vous, le ministre, que revient le pouvoir. Le projet de loi donne-t-il



authority to deal with predatory and anti-competitive behaviour in relation to international carriers?

**Mr. Collenette:** The reason you ask the question, obviously —

**Senator Forrestall:** I want to know what triggered your decision to intervene.

**Mr. Collenette:** It is the Competition Commissioner who has that authority, not I as Minister of Transport. Predatory behaviour does not exist outside Canada because there is so much competition.

**Senator Forrestall:** I do not think that is the way it will eventually play out.

**Mr. Collenette:** The point I raised earlier is that an international carrier operating in Canada on overseas services can complain, as in the example I gave with British Airways, and say, "Well, Air Canada is not negotiating in good faith with us. They are discriminating against us by taking passengers from Winnipeg to Toronto on an Air Canada flight and then changing to our British Airways flight." In other words, the deals must be comparable and fair.

**Senator Callbeck:** Minister, you mentioned the Atlantic area and the possibility or the potential for more competition there, and I certainly hope that that happens. However, I do want to talk about the current level of service. I am sure this is happening in many small communities, but I want to talk specifically about my own province because that is the one I know best.

The tourist industry is important in our province, bringing in many dollars and creating many jobs.

I am concerned that it will be affected this summer by what is happening in the airline industry. I want to be specific about this. For example, last year we had 79,756 seats coming into Prince Edward Island, which represented a load factor of 65 per cent.

This year, the number of seats has been cut back to 65,784. Therefore, we will have 13,972 seats less than last year. Now much of that reduction is due to losing InterCanadian, which had five flights from Charlottetown to Halifax. However, if we have the same number of visitors as we had last year — and I certainly hope that the number will increase — that gives us a load factor of 78 per cent.

I am told that in the airline industry, even at 70 per cent, people are getting bumped and left behind. I look at these figures and I am seriously concerned about what this will do to the tourist industry that we are trying to develop. I think we have been doing a pretty good job, not only with the tourist industry, but also with Islanders coming and going in the province.

expressément au Bureau de la concurrence le pouvoir d'intervenir en cas d'agissements abusifs et anticoncurrentiels au détriment des transporteurs étrangers?

**M. Collenette:** Si vous posez la question c'est que manifestement...

**Le sénateur Forrestall:** Je voudrais savoir ce qui vous a poussé à intervenir.

**M. Collenette:** C'est le commissaire à la concurrence qui détient ce pouvoir, et non le ministre des Transports. En dehors de l'espace aérien canadien, il n'y a pas d'agissements abusifs de ce genre en raison du haut niveau de concurrence.

**Le sénateur Forrestall:** Je ne pense que ce soit de cette façon que les choses finissent par se passer.

**M. Collenette:** Je vous ai dit déjà il y a quelques instants qu'un transporteur étranger qui exploite une ligne internationale à partir du Canada peut toujours déposer une plainte, comme dans le cas de la British Airways que je citais en exemple, en disant: «Vous savez, Air Canada ne négocie pas de bonne foi avec nous. Air Canada nous porte préjudice en emmenant des passagers de Winnipeg à Toronto sur un de ses vols pour les faire embarquer ensuite sur un vol de British Airways.» En d'autres termes, les arrangements doivent être comparables et équitables.

**Le sénateur Callbeck:** Monsieur le ministre, vous avez parlé de la région de l'Atlantique et de la possibilité qu'il aurait d'y intensifier la concurrence, et j'espère sincèrement pour ma part que cela pourra se faire. Par contre, j'aimerais vous parler également du niveau de service actuel. Je suis sûr que c'est le cas dans de nombreuses petites localités, mais je voudrais surtout évoquer celui de ma propre province car c'est l'exemple que je connais le mieux.

L'industrie du tourisme est importante dans notre province. Elle rapporte beaucoup d'argent et crée de nombreux emplois.

Je crains que la situation du transport aérien nuise au tourisme cet été. Je tiens à le préciser. Par exemple, nous avons reçu l'an dernier 79 756 voyageurs qui sont venus à l'Île-du-Prince-Édouard. Cela représente un facteur de charge de 65 p. 100.

Cette année, le nombre des sièges a été réduit à 65 784. Cela signifie que nous aurons 13 972 sièges de moins que l'an dernier. Une bonne partie de cette réduction est attribuable à la disparition d'InterCanadien, qui offrait cinq vols de Charlottetown à Halifax. Si nous avons le même nombre de visiteurs que l'an dernier — et j'espère que ce nombre augmentera —, cela représente un facteur de charge de 78 p. 100.

On m'a dit que dans le transport aérien, même avec une charge de 70 p. 100, des passagers sont évincés et laissés en plan. Je regarde ces chiffres et je suis gravement inquiète des effets que cela aura pour l'industrie du tourisme que nous essayons d'exploiter. Nous avons fait du bon travail, pas seulement dans le domaine du tourisme, mais aussi auprès des habitants de l'île qui voyagent.

Do you have any authority as minister to tell Air Canada that there must be more flights to Charlottetown, or to other regions that are in the same situation?

**Mr. Collenette:** The CTA — that is, the old Canada transportation commission before 1987 — had that authority. You do not need it in a deregulated environment. There is no question in my view that Air Canada underestimated the growth in passenger numbers across the country this spring because of the economy and cut back too much on capacity. That was obvious from the beginning and has been recognized by Air Canada. I believe that they brought in a new schedule this past weekend to address that in many markets across the country, re-deploying types of planes to use bigger ones in certain markets.

I accept what you are saying about Prince Edward Island. You said there was a 65 per cent load factor. Obviously, there were many planes flying out of there with empty seats and it was inefficient. Yes, a 78 per cent load factor means that invariably, there will be line-ups on some flights. The market will sort that out. Royal Airlines is flying to P.E.I. this summer, albeit with the charter seat pitch that gets more in a plane, but people have told us through the polls that price and safety are the determinants. Therefore, people have an alternative with Royal Airlines flying directly out of Charlottetown. They have an alternative with WestJet and Canada 3000 out of Moncton. There are alternatives.

There is a problem in the country with a lack of competition for the full fare and business class traveller — that is, people who demand a certain standard. That is why Sky Services has announced that it is getting into that market. Also, Canadian Regional is being offered for sale, and 30 of its 53 planes are currently configured with business class seats. One hopes that someone will buy that and offer that kind of full service to various parts of the country. The market will determine the seat capacity.

**Senator Callbeck:** Royal Airlines is already included in the figures I gave you. However, we will still be short 13,972 seats as compared to last year. WestJet is coming into Moncton, but we are not too anxious to have people cross the link and go out on WestJet. What does that do to our airport in Charlottetown?

**Mr. Collenette:** Part of the problem is that we cannot have it both ways. If we go to a market-based system and develop the airports in local communities, it is up to the airport authorities to attract the carriers there. I just gave an example to Senator Forrestall, where Halifax “missed the plane” with WestJet going to Moncton. They have to be innovative in attracting these carriers if there is a market to be served.

**Senator Callbeck:** I fear for the tourism industry this year in the province because I think it will do tremendous damage. We will have many people trying to get flights who will be unable to

En votre qualité de ministre, avez-vous les pouvoirs nécessaires pour dire à Air Canada qu'il faut augmenter le nombre des vols vers Charlottetown ou vers d'autres régions qui se trouvent dans la même situation?

**M. Collenette:** L'OTC — l'ancienne Commission des transports du Canada, d'avant 1987 — avait ce pouvoir. Il n'est plus nécessaire dans un milieu déréglementé. À mon avis, il est clair qu'Air Canada a sous-estimé la croissance du nombre des passagers partout au Canada ce printemps-ci, en raison de l'économie, et a beaucoup trop réduit sa capacité. C'était clair au départ et Air Canada l'a reconnu. La fin de semaine dernière, Air Canada a présenté un nouveau programme de vols pour résoudre ce problème dans bon nombre de marchés au Canada. Dans ce programme, Air Canada revoit sa distribution des avions de façon à en utiliser de plus gros dans certains marchés.

Je comprends ce que vous dites au sujet de l'Île-du-Prince-Édouard. Vous dites que le facteur de charge était de 65 p. 100. Évidemment, il y avait des sièges inoccupés dans bon nombre des avions qui faisaient ces vols et c'était inefficace. Oui, un facteur de charge de 78 p. 100 signifie qu'il y aura toujours des files d'attente pour certains vols. Le marché résoudra ce problème. Royal Airlines offre des vols vers l'Île-du-Prince-Édouard cet été et l'on sait que dans les vols nolisés, il y a plus de passagers par avion. Les gens nous ont toutefois dit, dans les sondages, que les facteurs déterminants sont les prix et la sécurité. Les gens auront donc la possibilité de se rendre directement à Charlottetown sur les ailes de Royal Airlines. Ils peuvent également voler par WestJet et Canada 3000 à partir de Moncton. Il y a des solutions de rechange.

Il existe au Canada un manque de concurrence dans le domaine des places à plein tarif et de la classe affaire — c'est-à-dire pour les gens qui demandent un certain niveau de service. C'est pourquoi la société Sky Services a annoncé qu'elle commencerait à exploiter ce marché. En outre, Canadien Régional est mis en vente, et 30 de ses 53 appareils offrent des sièges de classe affaire. On peut espérer que quelqu'un achètera cette entreprise et offrira ce genre de service dans les différentes régions du pays. C'est le marché qui déterminera le nombre de sièges.

**Le sénateur Callbeck:** Royal Airlines figure déjà dans les chiffres que je vous ai donnés. Il manque néanmoins 13 972 sièges, par rapport à l'an dernier. WestJet offre des vols sur Moncton, mais nous ne sommes pas chauds à l'idée que les gens doivent traverser le pont pour voler sur WestJet. Qu'est-ce que cela signifie pour notre aéroport de Charlottetown?

**M. Collenette:** Le problème, c'est qu'on ne peut pas tout avoir. Si nous adoptons un régime axé sur le marché et que nous construisons des aéroports dans les localités, c'est aux autorités aéroportuaires qu'il incombe d'attirer les transporteurs. Je viens de donner un exemple au sénateur Forrestall, quand j'ai dit que l'aéroport de Halifax avait raté une belle occasion en laissant WestJet aller à Moncton. Les aéroports doivent être innovateurs pour attirer ces transporteurs, s'il existe un marché à desservir.

**Le sénateur Callbeck:** Je crains pour l'industrie du tourisme, cette année, dans la province, car cela causera d'énormes dégâts. Bien des voyageurs qui veulent venir chez nous n'auront pas de



do so. I have spoken to Air Canada about this and they say "If we need more planes, we will put them on." That is no good at the end of July, because most people have planned their vacations by then. You have answered my question. There is nothing you can do, but I think it will leave us in a real dilemma.

**Mr. Colletette:** Perhaps I could back up a bit. When you say there is nothing I can do, the fact is that the market will sort this out. Air Canada, as I told you previously, will put on additional flights if there is the demand. However, I have given you the example of the Moncton alternative, with Canada 3000 operating flights now through Moncton, Calgary, and Vancouver, among other places, and also Calgary-Toronto. These are large planes in some cases, A-330s with over 300 seats. There is seat capacity there for people to travel to P.E.I.

I get a little nervous when people say, "There are not enough seats for people to come to P.E.I. or Newfoundland." It often becomes a self-fulfilling prophesy, because people read in the newspapers how bad it is and say, "Well, why should we go there," without having checked with the airline. I am sure they could find seats. The question is, can you find seats at the time that you want to go, or do you have to take a flight later at night? Certainly Air Canada has said they will be putting on more seats, and I am not sure where CanJet will fly. They may fly to Charlottetown, but they will not be starting up until later in August.

**Senator Callbeck:** My understanding is that it will be in the fall. The dilemma I foresee for the province is really this summer.

On page 3 of your remarks, you mentioned that Air Canada made a legally binding commitment to continue to provide domestic services to communities already being served by Canadian Airlines and their wholly owned subsidiaries for a three-year period. What exactly does that commitment mean? If they had six flights, can they cut it back to three as long as there is still service?

**Mr. Colletette:** The community must be served for three years, although the level of service and capacity is not covered. In many cases, these communities had parallel flights leaving at about the same time, but which were only half full, or even less than that.

Again, this is something you can only regulate to a certain degree. If you are in business to make money, and Air Canada is, you will not provide, say, one Dash-8 with 50 seats to a market per day when you know that there is an average of 100 people wanting to travel. You will put on the capacity to match the demand. We have said that they cannot decide that a market is not sufficiently profitable and pull out of it altogether. They must serve those markets for three years.

**Senator Callbeck:** What happens if they do pull out after the three years?

vols pour le faire. J'en ai déjà parlé avec les représentants d'Air Canada et ils ont dit que s'il fallait plus d'avions, ils en trouveraient. Cela ne vaut rien comme solution à la fin juillet, car les gens auront pour la plupart déjà planifié leurs vacances à ce moment. Vous avez répondu à ma question. Vous ne pouvez rien faire, mais cela nous laisse en plein dilemme.

**M. Colletette:** Permettez-moi de revenir un peu en arrière. Lorsque vous dites que je ne peux rien faire, le fait est que c'est le marché qui pourra résoudre ce problème. Comme je l'ai déjà dit, Air Canada ajoutera des vols supplémentaires s'il existe une demande. J'ai toutefois mentionné qu'il existe une solution de rechange à Moncton, puisque Canada 3000 offre maintenant des vols vers Moncton, Calgary et Vancouver, entre autres, ainsi que des vols Calgary-Toronto. Il s'agit dans certains cas de gros avions, des A-330, qui ont plus de 300 sièges. Il y a donc suffisamment de sièges pour que les gens puissent se rendre à l'Île-du-Prince-Édouard.

Cela m'énerve un peu d'entendre les gens dire qu'il n'y a pas suffisamment de sièges pour que les gens aillent à l'Île-du-Prince-Édouard ou à Terre-Neuve. Ce sont des prophéties qui finissent souvent par se réaliser parce que les gens lisent dans le journal que la situation est mauvaise et renoncent à se rendre à ces endroits sans même avoir vérifié auprès des sociétés aériennes. Je suis sûr qu'ils pourraient trouver des sièges. La question est de savoir si les sièges sont disponibles au moment souhaité ou s'il faut prendre peut-être un vol plus tard, la nuit. En tout cas, Air Canada a déclaré qu'elle ajouterait d'autres sièges, et je ne sais pas très bien quelles sont les destinations offertes par CanJet. CanJet offre peut-être des vols vers Charlottetown, mais cela ne commencera que vers la fin août.

**Le sénateur Callbeck:** Je crois savoir que ce sera à l'automne. Le problème, pour la province, ce sera cet été.

À la page 3 de vos remarques, vous dites qu'Air Canada a pris des engagements exécutoires pour ce qui est de continuer d'offrir pendant trois ans des services intérieurs aux collectivités déjà desservies par Canadien et ses filiales à part entière. Que signifie cet engagement? Si Canadien offrait six vols, Air Canada peut-il réduire le nombre à trois, histoire d'offrir encore un certain service?

**M. Colletette:** La collectivité doit être desservie pendant trois ans, même s'il n'est pas question du niveau de service ou de la capacité. Dans bien des cas, les deux sociétés offraient en parallèle des vols dont les heures de départ étaient approximativement les mêmes, mais les avions n'étaient qu'à moitié pleins ou même moins.

On ne peut régir ces choses-là que dans une certaine mesure. Si une entreprise veut faire des bénéfices, comme c'est le cas d'Air Canada, elle n'affectera pas un Dash-8 de 50 sièges chaque jour dans un marché où il y a environ 100 personnes qui veulent voyager. Il faut adapter la capacité à la demande. Ce que nous avons dit, c'est qu'Air Canada ne peut pas décider qu'un marché n'est pas suffisamment rentable et y abolir le service. Ces marchés doivent être desservis pendant trois ans.

**Le sénateur Callbeck:** Que se produira-t-il si Air Canada abolit le service après ces trois ans?



**Mr. Collenette:** If Air Canada decides to do so, the exit provisions will ensure that someone else goes in. Even in Northern Canada, we have found that where carriers pull out of a market, invariably someone else goes in and can make money out of it.

**Senator Callbeck:** But if it is not really a money-making proposition, do you see the government offering incentives or subsidies?

**Mr. Collenette:** If it does not make sense for someone to serve a certain community, then alternatives must exist. Someone will go in and answer that need, even in small communities. It happens throughout Northern Canada right now.

It happens throughout Northern Canada right now. It happens with small airlines. You have Bearskin Airlines in Northern Ontario. Calm Air in Manitoba makes a lot of money. First Air, run by members of the aboriginal community, makes money. Someone will go in.

**Senator Spivak:** Minister, you sound very encouraged by the level of competition that seems to exist now and I want to ask you some questions about that. I was here when Air Canada was privatized and we were promised that there would be lower prices and an end to regulation. Of course, the wheel has come full circle, because we have higher prices and a lot more regulation. Also, when the Competition Commissioner was before us, he pointed out that the competition that charter airlines or smaller airlines can provide does not help the business community, which relies on the major carriers.

Do you think that, in this best of all possible worlds, Air Canada's prices will come down, both domestically and internationally? In addition, do you think that the dominant carrier will have less than 85 per cent of the market?

I have other questions about competition, but we will start with those.

**Mr. Collenette:** I am optimistic that Air Canada's market share will decline over the next two years, although I would not want to put a figure on it. We estimate it is currently approximately 80 per cent. Given the capacity the charters are putting on, the fact that Canadian Regional is up for sale, that CanJet is starting up and Sky Services will offer a full-service alternative, I suspect that that market share will start to decline. How much or how fast, I do not know. Will it hit 50-50? I doubt it, at least in the near to medium term. That would indicate that Air Canada has major problems. The key is to have more available competition and alternatives.

You put your finger on business class, but most small communities in the country did not have business class service even before Canadian Airlines was merged with Air Canada. If you were a businessman in Timmins, Ontario, you took an Air Ontario flight to Toronto and then took business class overseas to Europe or the U.S.

**M. Collenette:** Si Air Canada prend cette décision, les dispositions sur la sortie du marché garantiront qu'une autre entreprise pourra y rentrer. Même dans le nord du Canada, nous avons constaté que lorsqu'un transporteur se retire d'un marché, il y en a toujours un autre qui y arrive et qui peut y être rentable.

**Le sénateur Callbeck:** Mais s'il ne s'agit pas d'un trajet rentable, croyez-vous que le gouvernement pourrait offrir des incitatifs ou des subventions?

**M. Collenette:** S'il n'est pas logique d'offrir un service dans une certaine localité, il doit y avoir des solutions de rechange. Il y aura bien quelqu'un pour aller dans ce marché et répondre aux besoins, même s'il s'agit d'une petite localité. C'est ce qui se fait actuellement partout dans le nord du Canada.

On le voit aujourd'hui partout dans le nord du Canada. On le voit chez les petites sociétés aériennes. Il y a Bearskin Airlines, dans le nord de l'Ontario. Au Manitoba, Calm Air fait des affaires d'or. First Air, qui est dirigée par des membres de la communauté autochtone, est fort rentable. Il y aura bien quelqu'un.

**Le sénateur Spivak:** Monsieur le ministre, vous semblez très optimiste quant à la concurrence qui existe actuellement et j'ai des questions à vous poser à ce sujet. J'étais là, quand Air Canada a été privatisée. On nous avait promis qu'il y aurait une réduction des prix et que la réglementation serait abolie. Évidemment, on a bouclé la boucle, puisque les prix sont maintenant plus élevés et la réglementation, plus imposante. Par ailleurs, lorsque nous avons entendu le commissaire de la concurrence, il a fait remarquer que la concurrence que peuvent exercer les sociétés aériennes plus petites ou qui offrent des vols nolisés n'aide en rien les entreprises, qui comptent sur les principaux transporteurs.

Croyez-vous qu'idéalement, les prix des vols intérieurs et internationaux d'Air Canada diminueront? En outre, croyez-vous que le transporteur dominant possèdera moins de 85 p. 100 du marché?

J'ai d'autres questions au sujet de la concurrence, mais je vous laisserai d'abord répondre à celles-là.

**M. Collenette:** Je suis persuadé que la part de marché d'Air Canada diminuera au cours des deux prochaines années, bien que je ne suis pas prêt à quantifier la chose. Nous estimons qu'à l'heure actuelle, cette part de marché est d'environ 80 p. 100. Compte tenu de la capacité dont se dotent les affréteurs aériens, du fait que Canadien Régional est en vente, que CanJet commence à offrir des services et que Sky Services offrira des services parallèles complets, je soupçonne que la part de marché d'Air Canada commencera à diminuer. Je ne saurais vous dire à quelle rapidité ni dans quelle mesure. En arrivera-t-on à un partage moitié-moitié? J'en doute, du moins à court ou à moyen terme. Cela signifierait qu'Air Canada a des difficultés importantes. L'important, c'est d'avoir davantage de concurrence et de solutions de rechange.

Vous parlez plus particulièrement de la classe affaire, mais dans la plupart des petites localités du Canada, il n'existait pas de service affaire même avant que Canadien fusionne avec Air Canada. Un homme d'affaires de Timmins, en Ontario prenait un vol d'Air Ontario vers Toronto puis un vol en classe affaire vers l'Europe ou les États-Unis.

**Senator Spivak:** I was not referring to business class. I was referring to businessmen who cannot take charter airlines. They need flexibility.

**Mr. Collenette:** They need the convenience. The charters are increasingly becoming scheduled carriers. I met recently with all of them, and they are all putting on capacity. I believe Royal is offering four flights a day, each way, Toronto to Montreal, and doing well at it. They have two a day for Toronto-Ottawa, and they are doing well at it. Canada 3000 is now ordering four A319s and will increase their capacity by, I think, 16,000 seats, and they will all be on domestic runs. There will be schedules that business people can use outside of business class.

**Senator Spivak:** Do you think the level of competition will grow to a point where prices will come down?

**Mr. Collenette:** They already are. I should not be here flogging Royal Airlines, but if you look in the newspaper, you will see that you can fly Toronto-Montreal for as low as \$129 each way. Compare that to a full-fare Air Canada ticket. It is the same with Toronto-Ottawa. If you fly business class from Toronto to Ottawa, you pay \$850. It is scandalous. When airlines such as Sky Services start their service, Air Canada will have to reduce its prices. You are seeing this competition now. You have seen it already with Toronto-Thunder Bay, where WestJet, by virtue of offering Hamilton-Thunder Bay service, forced Air Canada to match its prices, and they are both doing well, with good loads. In fact the discount airlines have greater flexibility than Air Canada, because invariably they are non-union shops and have a lower cost structure.

**Senator Spivak:** That is my next question. What is the rationale for allowing Air Canada to compete in the discount service? Is it not enough that they have 85 per cent of the main service?

**Mr. Collenette:** That was part of an agreement negotiated between the commissioner and Air Canada under the auspices of the current Competition Act. In that failing-firm scenario, the commissioner got the best deal he could at the time. Do not forget that we were two days away from a bankruptcy, with the threat of having 16,000 people out on the street.

**Senator Spivak:** That was the free market that we were supposed to be enjoying?

**Mr. Collenette:** If you want to talk about free markets, I will talk about the wisdom of privatizing Air Canada and deregulating within 12 months. Historians will examine that to see how we got into this mess in the first place. We are trying to get out of it.

**Senator Spivak:** I understand. You are saying that the exigencies of the situation forced you to leave Air Canada in the discount business.

**Le sénateur Spivak:** Je ne parlais pas de la classe affaire. Je parlais des hommes d'affaires qui ne peuvent prendre de vols nolisés. Ils ont besoin d'horaires souples.

**M. Collenette:** Il faut que ce soit commode. De plus en plus, les affréteurs aériens deviennent des transporteurs à horaires fixes. Récemment, j'ai rencontré tous leurs représentants et ils sont tous en train d'augmenter leur capacité. Royal offre maintenant quatre vols par jour, aller-retour, entre Toronto et Montréal. Ce sont des vols très rentables. Elle offre également deux vols Toronto-Ottawa par jour qui sont également très rentables. Canada 3000 a commandé quatre appareils A-319 et augmentera sa capacité de 16 000 sièges, je crois, tous pour des vols intérieurs. Il y aura des vols à heure fixe que pourront prendre les gens d'affaires autrement qu'en classe affaire.

**Le sénateur Spivak:** Croyez-vous que la concurrence augmentera suffisamment pour que les prix diminuent?

**M. Collenette:** Ils ont déjà diminué. Je ne veux pas faire la publicité de Royal Airlines, mais vous pourrez voir dans les journaux qu'elle offre des vols Toronto-Montréal pour aussi peu que 129 \$, aller-retour. Comparez cela à un billet à plein tarif d'Air Canada. Même chose pour les vols Toronto-Ottawa. Pour voler en classe affaire, de Toronto à Ottawa, il faut payer 850 \$. C'est scandaleux. Quand des entreprises comme Sky Services commenceront à offrir des vols, Air Canada devra réduire ses prix. On commence déjà à voir des effets de cette concurrence. On l'a déjà constaté dans le cas du vol Toronto-Thunder Bay, où WestJet, en offrant le service Hamilton-Thunder Bay, a obligé Air Canada à aligner ses prix sur ceux de WestJet. Dans les deux cas, les vols sont rentables et le facteur de charge, intéressant. Enfin, les sociétés aériennes qui offrent des vols à rabais ont une plus grande souplesse qu'Air Canada, parce qu'il s'agit toujours d'entreprises non syndiquées dont la structure est moins onéreuse.

**Le sénateur Spivak:** C'est justement ce que je voulais savoir. Comment justifiez-vous de permettre à Air Canada de rivaliser avec les autres dans le domaine des services à rabais? Ne vous suffit-il pas qu'elle détienne jusqu'à maintenant 85 p. 100 du marché principal?

**M. Collenette:** C'est à cause de l'accord négocié entre le commissaire et Air Canada, en vertu de la loi actuelle sur la concurrence. Dans l'optique de l'entreprise défaillante, c'était la meilleure affaire qu'a pu conclure le commissaire à l'époque. N'oubliez pas que l'on était à deux jours à peine de la faillite, qui menaçait de jeter à la rue 16 000 employés.

**Le sénateur Spivak:** Et c'est cela le marché libre dont nous étions censés jouir?

**M. Collenette:** Si vous voulez parler de marché libre, je pourrais bien me demander de mon côté s'il aurait été judicieux de privatiser Air Canada et de déréglementer l'industrie dans les 12 mois. Les historiens auront à se demander comment nous nous sommes placés au départ dans ce borborygme dont nous essayons de nous sortir aujourd'hui.

**Le sénateur Spivak:** Je vois. Vous êtes en train de dire que la situation exigeait que vous laissiez Air Canada offrir des services à rabais.



**Mr. Collenette:** The Competition Commissioner made a deal. The government accepted it, because if we had not, there was the likelihood of Canadian Airlines going bankrupt. However, he negotiated that if a discount operator establishes operations in Eastern Canada before September 1 this year — other than WestJet, which was already in the discount business — then Air Canada must wait a second year. We understand that CanJet is in the process of hiring staff and filing all the various approval requirements to begin operations some time in August.

**Senator Spivak:** The comparison of costs per mile to fly the same distance in the U.S. and Canada are, of course, available. Is it fuel costs that make the difference? What is your view of why those costs are so high at the moment?

**Mr. Collenette:** I would say that we have not had competition for over 12 years in this country. We have had a duopoly. We had Canadian Airlines and Air Canada bashing each other over the head, offering half-empty flights on some routes. There is also the factor of good service. I have been on American planes. None of us wants that kind of service in Canada. Canadian and Air Canada have offered, and continue to offer, first-class service. However, we must recognize that there was no competition, for whatever reason. Historians can look at that. Air Canada was privatized. It had a new fleet and a lot of money pumped in over the years, not unlike CN, so it was a great enterprise to privatize. Canadian Airlines was an amalgam of five or six different cultures. It was tough. They went through a lot of management problems. They had an old fleet, and some would argue that they were disadvantaged right from the beginning.

**Senator Spivak:** However, at that point, we had five or six airlines competing and they could not make it. I am just wondering whether that scenario will continue, and if it had not been for the near bankruptcy of Canadian Airlines, you would have preferred not to allow Air Canada into the discount business. That is my point. That would really give them a chance. If you have a dominant carrier like that, with that kind of clout, what is the future? We are not talking about 3 years; we are talking about 10 or 20.

**Mr. Collenette:** Air Canada has the authority under the present act to establish a discount carrier. They agreed to delay the start-up of that for at least a year if someone else came into the business.

**Senator Spivak:** I understand it was negotiated, but of course the government has the ability to legislate.

**The Chairman:** The minister must leave at 2 p.m.

**M. Collenette:** C'est le commissaire de la concurrence qui a conclu une entente. Le gouvernement l'a acceptée, car s'il ne l'avait pas fait, il était probable que Canadien aurait été acculé à la faillite. Toutefois, il a négocié une entente. Dès lors qu'un exploitant offrant des tarifs réduits s'installe dans l'est du Canada avant le 1<sup>er</sup> septembre de cette année — et je parle d'une autre compagnie que WestJet qui offre déjà des billets à tarif réduit —, Air Canada est obligée d'attendre encore un an. À ce que nous comprenons, CanJet est en train d'embaucher son personnel et de déposer tous les documents voulus pour obtenir les diverses approbations en vue de se lancer sur le marché au mois d'août.

**Le sénateur Spivak:** Il est évidemment possible de se procurer les chiffres permettant de comparer ce qu'il en coûte par mille aérien pour parcourir la même distance aux États-Unis et au Canada. Sont-ce les prix du carburant qui font la différence? À votre avis, pourquoi les prix sont-ils si élevés en ce moment?

**M. Collenette:** Cela fait plus de 12 ans qu'il n'y a pas une véritable concurrence au Canada, puisque c'est un duopole qui existait. Canadien et Air Canada ne cessaient de rivaliser l'une contre l'autre, et offraient parfois des vols à moitié remplis sur les mêmes liaisons. N'oublions pas non plus ce qu'est le bon service. J'ai déjà pris des vols américains, et personne, au Canada, ne voudrait voir ce genre de service dans notre pays. Canadien et Air Canada ont toujours offert, et continuent à offrir, du service de première classe. Toutefois, il faut reconnaître que la concurrence était inexistante, peu importe pourquoi. Ce sera aux historiens à en expliquer les raisons. Air Canada était privatisée. Elle avait une nouvelle flotte d'appareils et beaucoup d'argent avait été injecté dans cette entreprise au fil des ans, un peu comme cela s'était passé pour le CN, ce qui explique qu'il était très judicieux de la privatiser. Quant à Canadien, elle constituait un amalgame de cinq ou six différentes cultures, ce qui était plus difficile. Elle a connu beaucoup de problèmes de gestion, sa flotte avait vieilli, et certains affirment qu'elle était désavantagée dès le départ.

**Le sénateur Spivak:** D'accord, mais il y avait à ce moment-là cinq ou six compagnies aériennes qui rivalisaient et qui ne pouvaient pas tenir le coup. Je me demande si nous verrons ce scénario se reproduire; et n'eût été la quasi-faillite de Canadien, je me demande si vous n'auriez pas préféré écarter Air Canada du marché des vols à rabais. C'est cela que je me demande, car cela donnerait tout un coup de pouce aux autres. Or, une fois un transporteur devenu aussi dominant que celui-là, et une fois qu'il a autant de pouvoirs, qu'est-ce que cela augure pour l'avenir de l'industrie aérienne? Et je ne parle pas ici d'un avenir rapproché, mais de 10 ou 20 ans.

**M. Collenette:** La loi permet déjà à Air Canada de créer son propre service de vols à rabais. Air Canada a accepté d'en retarder le lancement d'au moins un an, si une autre compagnie se lance dans ce marché.

**Le sénateur Spivak:** Je veux bien croire que cela a été négocié, mais le gouvernement a toujours la possibilité de légiférer.

**La présidente:** Le ministre doit partir à 14 heures.



**Mr. Collenette:** The senator is on a key point here.

**The Chairman:** I know.

**Mr. Collenette:** The deal between Air Canada and the bureau is part of this proposed legislation. The senator says we have the ability to legislate. That is fine. Let us assume that Parliament said, "Okay, forget about you, Mr. von Finckenstein, and the deal that you negotiated with Air Canada in good faith, and the government accepted in good faith. We will arbitrarily change the act". If that were to happen, Air Canada would say that they will fire a number of people and pull airplanes out of communities. There will be absolute chaos.

**Senator Spivak:** Is that not the tension between a public utility and free markets? Is the government not there for the public interest? I understand the difficulties, but if you do not have proper competition, will you not get improper service?

**Mr. Collenette:** Your first comment should have been made when the former government privatized Air Canada. I cannot cry over spilled milk, but I must deal with current reality. That reality dictates that we must do what we can to encourage competition, and we are.

**Senator Forrestall:** You would not change it though, would you?

**Mr. Collenette:** That is a hypothetical question.

**The Chairman:** It is two o'clock, minister, and I know you must be in the House for Question Period.

**Mr. Collenette:** I could take one more question. I am just getting wound up.

**Senator Finestone:** Mr. minister, I would like you to look into the situation in Newfoundland, please. They are very short of seats. I know people who have been trying to get flights for the end of July and the beginning of August, but there is nothing available. They started asking two weeks ago. I would like your staff to please find a process whereby they could improve the seat allocation in Newfoundland.

**Mr. Collenette:** I believe you are talking about seats on Air Canada. There are three other airlines that fly to Newfoundland.

**Senator Finestone:** My daughter-in-law wishes to travel there with my new grandchild. That is why I am concerned.

**Mr. Collenette:** Royal Airlines and Air Transat offer many services to St. John's and Stephenville, Deer Lake and Gander, over the summer period.

**Senator Finestone:** She wanted to go to St. John's. Is that okay with you? Thank you for looking into that.

I have questions about clause 66. It talks about the fact that you can have a complaint in writing, and who will review it.

**M. Collenette:** Le sénateur dit quelque chose de très important.

**La présidente:** Je sais.

**M. Collenette:** L'entente conclue entre Air Canada et l'office fait partie intégrante de ce projet de loi. Le sénateur dit que nous pouvons légiférer. Bien sûr. Mais supposons que le Parlement décide de faire fi de l'entente qu'a négociée M. von Finckenstein avec Air Canada en toute bonne foi, entente que le gouvernement a lui aussi acceptée en toute bonne foi. Supposons que le Parlement décide aussi de modifier arbitrairement la loi. S'il décidait d'agir ainsi, Air Canada pourrait décider à son tour de mettre à pied ses employés et de retirer son service de plusieurs localités, ce qui serait catastrophique.

**Le sénateur Spivak:** Cette tension n'existe-t-elle pas entre un service public et les marchés libres? Le gouvernement n'est-il pas là pour servir l'intérêt public? Je comprends les difficultés, mais si vous n'avez pas de concurrence suffisante, ne risquez-vous pas d'obtenir un service inadéquat?

**M. Collenette:** Vous auriez dû formuler votre premier commentaire lorsque l'ancien gouvernement a privatisé Air Canada. Ce qui est fait est fait et je dois traiter avec la réalité telle qu'elle existe. Cette réalité nous dicte de faire ce que nous pouvons pour encourager la concurrence, et c'est ce que nous faisons.

**Le sénateur Forrestall:** Mais vous n'apporteriez pas de changement, n'est-ce pas?

**M. Collenette:** C'est une question hypothétique.

**La présidente:** Il est 14 heures, monsieur le ministre, et je sais que vous devez être à la Chambre pour la période des questions.

**M. Collenette:** Je pourrais répondre à une autre question pendant que je suis sur ma lancée.

**Le sénateur Finestone:** Monsieur le ministre, j'aimerais que vous examiniez la situation qui existe à Terre-Neuve. Il y a très peu de places. Je connais des gens qui ont essayé d'obtenir des vols pour la fin juillet et le début août, mais rien n'est disponible. Ils ont commencé à se renseigner il y a deux semaines. J'aimerais que vos collaborateurs trouvent un processus qui permettrait d'améliorer l'attribution des places à Terre-Neuve.

**M. Collenette:** Je crois que vous êtes en train de parler des sièges à bord d'Air Canada. Il y a trois autres compagnies aériennes qui desservent Terre-Neuve.

**Le sénateur Finestone:** Ma belle-fille souhaite s'y rendre avec son nouveau bébé. C'est pourquoi je suis préoccupée.

**M. Collenette:** Royal Airlines et Air Transat offrent de nombreux services à destination de St. John's et de Stephenville, Deer Lake et Gander, pendant l'été.

**Le sénateur Finestone:** Elle voulait aller à St. John's. Êtes-vous d'accord? Je vous remercie de vous en occuper.

J'ai des questions à propos de l'article 66 qui porte sur la possibilité de déposer une plainte et sur ceux qui l'examinent.

I would like to know if there are any formal procedural requirements to make the public aware of what is going on with respect to a written complaint. Further, I would like to know whether or not the fare or cargo rate structure is fair.

I am familiar with the CRTC hearings and things of that nature. Where do you set up open hearings so that people know what is going on? How do you set up rate structures so that the population can see if there have been increases, and what the percentage increase was? Why, again, under clause 66, paragraph 3(c), do you limit the board in doing some research and other aspects of the work that they need to do? Why do they only hear input from the licensee on whether actions taken were reasonable in the circumstances?

I know that you were presented with these recommendations for amendments when this bill was in the other place, but they were rejected. I should like to know why.

**Mr. Collenette:** Madame Dufour will answer some of the detailed aspects of the question. My understanding is that the issue regarding the Complaints Commissioner stands to be corrected. The complaints board is subject to ATI, or full public disclosure. There is an annual report submitted to Parliament. The chair of the CTA comes before the committee during Estimates to answer to the report. Thus, if there were a question of methodology, or anything to do with a particular complaint, it would be made public.

**Senator Finestone:** There must be some way of establishing clarity in how you set up the process. You have determined that there will be clarity in international service, but you do not speak to domestic service. There was a recommendation that it be amended to make it clear that information may be provided by the licensee, including information provided under clause 83, or provided by any other person that may be relevant for the making of the findings under clause 1 or 2.

Certainly, when I read the observation, I felt that you would constrain the findings of the tribunal, court, or whoever is doing this work, by not allowing them independence of research and documentation. You say that you would need studies, measurements, or analysis of both the Canadian airline industry and the international airline industry in order to provide sources other than a licensee. The materials might involve the examination of cost levels, price outputs, cost allocation, and rate design that might be extremely relevant in considering reasonableness for the agency.

How will you clarify the word "reasonableness" under the terms of the agency as it is presently set up? If you do not mandate them to conduct independent studies and use outside sources to do independent research, only the licensee will be allowed to provide the needed information when the referral is to clause 83 under clause 66.

J'aimerais savoir s'il existe des exigences formelles en matière de procédure pour mettre le public au courant de la suite qui est donnée à une plainte qui est déposée. De plus, j'aimerais savoir si la structure des prix et des taux est équitable.

Je suis au courant des audiences du CRTC et des choses de ce genre. Où prévoyez-vous tenir des audiences ouvertes afin que la population sache ce qui se passe? Comment établissez-vous des structures tarifaires de manière à ce que la population puisse constater s'il y a eu des augmentations et en quoi elles consistent? Pourquoi, une fois de plus, en vertu de l'article 66, alinéa 3c), limitez-vous la recherche et les autres aspects du travail que doit accomplir l'office? Pourquoi ne peut-il entendre que le licencié quant à savoir si les mesures prises ont été raisonnables compte tenu des circonstances?

Je sais qu'on vous a présenté ces recommandations d'amendements lorsque le projet de loi était étudié par l'autre endroit, mais elles ont été rejetées. J'aimerais savoir pourquoi.

**M. Collenette:** Mme Dufour répondra à certains des aspects détaillés de la question. Je crois comprendre qu'il faut rectifier la situation concernant le commissaire aux plaintes. Le commissaire est assujéti à l'accès à l'information, c'est-à-dire à l'obligation d'informer le public. Il présente un rapport annuel au Parlement. Le président de l'OTC comparait devant le comité à l'époque du budget pour expliquer le rapport. Par conséquent, s'il y a une question de méthodologie ou quoi que ce soit ayant trait à une plainte, cela serait rendu public.

**Le sénateur Finestone:** Il doit bien exister un moyen d'établir des modalités claires. Vous avez décidé que ce devra être clair au niveau du service international, mais vous ne parlez pas du service intérieur. Il a été recommandé d'apporter une modification à cet égard afin qu'il soit clairement indiqué que des renseignements peuvent être fournis par le licencié, y compris ceux qu'il fournit au titre de l'article 83, ou fournis par toute autre personne appropriée pour la formulation de constatations en vertu des articles 1 ou 2.

Lorsque j'ai lu l'observation, j'ai eu l'impression que vous alliez limiter les constatations du tribunal, de la cour ou de quiconque effectue ce travail, en ne leur permettant pas de faire de la recherche et de se documenter en toute indépendance. Vous dites que vous auriez besoin d'études, d'évaluations ou d'analyses de l'industrie aérienne canadienne et de l'industrie aérienne internationale afin d'avoir des sources autres qu'un licencié. Il pourrait s'agir de l'examen des niveaux de coûts, du prix de production, de la répartition des coûts et de la structure tarifaire qui pourraient être extrêmement pertinents lorsque l'office détermine s'ils sont indiqués ou raisonnables.

Comment préciserez-vous ce que l'on entend par caractère raisonnable selon le mandat de l'office tel qu'il existe à l'heure actuelle. Si vous ne le chargez pas de faire des études indépendantes et d'utiliser des sources extérieures pour faire de la recherche indépendante, seul le licencié sera autorisé à fournir l'information nécessaire au titre de l'article 83, tel que le prévoit l'article 66.



It did not make sense when I read it. Then I received some information, but it still does not make sense. Do you know what I am speaking about, Ms Dufour?

**Ms Valérie Dufour, Director General, Air Policy and Programs Group, Transport Canada:** To begin with, you must understand that this is work exclusively on monopoly routes. It does cover both domestic and international.

**Senator Finestone:** It does not say that here.

**Ms Dufour:** All you are seeing here is what needs to be added to the existing legislation. This is trying to create a "level playing field", if you like, in terms and conditions of carriage internationally.

This is an attempt to determine if rates are reasonable. It was clearly written to place the onus on the carrier, on the licensee, to demonstrate that the fees are reasonable. The proposed legislation does go on to say that the agency, in looking at the work, will look at historical data, information from other competitive services with equivalent characteristics, and the other modes of competition in the case of cargo. However, it is not a rate-setting process.

You have implied that you were looking for something that was never intended. It was never intended that the agency, in the process of obtaining new powers to look at monopoly rates, would become a rate setter.

**Senator Finestone:** Who is the rate setter?

**Ms Dufour:** The rate setter has been the carrier since 1988. The agency determines if the rate is unreasonable. In the case of an absence of rates in a monopoly, the agency decides whether additional rates should be offered. However, the agency will not set those rates.

**Senator Finestone:** I would like to ask you if the following example makes sense to you. If I buy a ticket to Newfoundland and make a reservation 14 days in advance, it will cost me about \$620. If I call 13 days before, it will cost me \$1,100. I find that an aberration. It is the same plane, same seat, same cost, same carriage, and same set fees. I will be paying almost double if I make my reservations 13 days before instead of 14. Minister, do you find that reasonable?

**Mr. Collenette:** I find all these fares reasonable because the air carriers have certain limits at certain times. More surety for the reservation and more flexibility for the customer must be paid for. The earlier you book, the more inconvenience you are willing to bear, and therefore the cheaper the fare. That has really been the basis of this.

Do you really want to return to pre-1987 with the CTA arbitrarily setting fares?

**Senator Finestone:** I do not want to pay \$1,100 because I missed the deadline by a day.

Cela ne m'a pas semblé logique lorsque je l'ai lu. Puis j'ai reçu de l'information qui ne m'a pas vraiment éclairée. Comprenez-vous ce dont je parle, madame Dufour?

**Mme Valérie Dufour, directrice générale, Politiques et programmes du transport aérien, Transports Canada:** Pour commencer, il faut comprendre que cela concerne exclusivement les routes monopolistiques et englobe effectivement le service intérieur et international.

**Le sénateur Finestone:** Ce n'est pas précisé ici.

**Mme Dufour:** Tout ce que vous voyez ici, ce sont les dispositions qu'il faut ajouter à la loi existante. On veut ainsi créer des règles du jeu équitables au niveau des modalités de transport à l'échelle internationale.

C'est une façon de déterminer si les taux sont raisonnables. Ces dispositions ont été clairement libellées de façon à ce qu'il incombe au transporteur, au licencié, de prouver que les tarifs sont justifiés. Le projet de loi prévoit également que l'office, dans le cadre de son examen, tiendra compte de renseignements relatifs aux prix ou aux taux appliqués antérieurement, de renseignements provenant de services concurrentiels présentant des caractéristiques équivalentes, et de la concurrence des autres moyens de transport au niveau des taux. Il ne s'agit toutefois pas d'un processus d'établissement des tarifs.

L'intention n'a jamais été de faire de l'office une instance de tarification en lui conférant de nouveaux pouvoirs lui permettant d'examiner les taux monopolistiques.

**Le sénateur Finestone:** Qui est l'instance de tarification?

**Mme Dufour:** L'instance de tarification, c'est le transporteur depuis 1988. L'office détermine si le tarif est déraisonnable. Si des tarifs n'ont pas été établis dans le cadre d'un monopole, l'office décide si des tarifs supplémentaires devraient être offerts. Cependant, l'office n'établira pas ces tarifs.

**Le sénateur Finestone:** J'aimerais vous demander si l'exemple que je vais vous donner vous semble logique. Si j'achète un billet pour Terre-Neuve et que je fais des réservations 14 jours à l'avance, le billet me coûtera environ 620 \$. Si je réserve 13 jours à l'avance, le billet me coûtera 1 100 \$. Je trouve cela aberrant. Il s'agit du même avion, du même siège, du même coût, du même transporteur et des mêmes tarifs fixes. Je paierai pratiquement le double si je fais mes réservations 13 jours à l'avance au lieu de 14. Monsieur le ministre, trouvez-vous cela raisonnable?

**M. Collenette:** Je trouve tous ces tarifs raisonnables parce que les transporteurs aériens ont certaines limites à certains moments. Il faut payer pour mieux garantir les réservations et assurer une plus grande souplesse au client. Plus tôt vous réservez, plus vous êtes prêt à subir certains inconvénients et par conséquent moins cher est le billet. C'est vraiment le raisonnement derrière tout cela.

Voulez-vous vraiment revenir à la situation qui existait avant 1987 lorsque l'Office des transports du Canada établissait les tarifs de façon arbitraire?

**Le sénateur Finestone:** Je ne veux pas payer 1 100 \$ parce que j'ai raté d'un jour la date limite.



My last question is about slots for overseas flights for British Airways and others. Would you comment on that, please?

**Mr. Collenette:** British Airways has been running around town lamenting the fact that Air Canada is not exercising all of the Canadian slots at Heathrow that it picked up in the deal this summer. My understanding is — and I stand to be corrected by my officials — that if those slots are not used for a second year, they go back into the pool and are available for bidding by all the other airlines.

We have no jurisdiction at Heathrow. We have told the competition commissioner that that is under British law. If there is a problem, then indeed you should apply your own law to that.

There is no slot problem here in Canada. The most congested airport is Pearson. Even this summer, there are slots available in peak times: 7:00 to 9:00, 5:00 to 8:00, Monday to Friday. The Minister of Transport for Canada only has jurisdiction under the Aeronautics Act for the allocation of slots within our own territory. There are no problems. British Airways has no problem. Some people have been misled into believing that foreign carriers cannot fly into Pearson airport when they want. That is absolutely false. There is capacity at Pearson.

**Senator Finestone:** That might answer some of the misinformation we have received.

**Senator Roberge:** I have a question on travel agent incentives. There is an undertaking by Air Canada to the Competition Bureau that requires that changes are directed at domestic volume only. I am referring to an Air Canada letter from May 18, which says that the undertakings specify that any domestic incentive payment be based on a straight line percentage applied to the domestic revenue volumes, and that domestic payment would only be made should the agency meet the U.S.A. program on international performance criteria.

They say that with the sales flow and revenue to the world, for all these nations, with the exception of Canada, their success will also trigger a reward in Air Canada revenue. That gives the feeling that we are creating an unfair competition to the international carriers, which also has the double effect of reducing the options for the consumer. Can you comment on that?

**Ms Dufour:** Honourable senators, I am not quite sure that will happen. The bureau has said you cannot use market share as the basis for providing the override commissions, which is the additional commission. The impact of that has been, as in any other country, that travel agent commissions on transport and international routes are based on market share, as they are with all other international carriers. On the contrary, they continue to be able to compete for foreign carriers and for foreign travel because they can continue to offer as much in terms of commissions for international and trans-border flights as their competitors.

Ma dernière question porte sur les créneaux d'aéroports pour les vols outre-mer pour British Airways et d'autres transporteurs. Pourriez-vous nous fournir vos commentaires à cet égard je vous prie?

**M. Collenette:** British Airways se plaint qu'Air Canada n'utilise pas tous les créneaux de Canadien à Heathrow qu'elle a obtenus lors de la transaction conclue cet été. Je crois comprendre — et mes collaborateurs me corrigeront si je me trompe — que si ces créneaux ne sont pas utilisés une deuxième année, ils redeviendront disponibles et pourront être demandés par tous les autres transporteurs aériens.

Heathrow ne relève pas de notre compétence. Nous avons dit au commissaire de la concurrence que cet aéroport est régi par les lois britanniques. S'il y a un problème, il faut alors appliquer ses propres lois pour le résoudre.

Au Canada, il y a un problème de créneaux. L'aéroport le plus congestionné est l'aéroport Pearson. Même cet été, il y a des créneaux disponibles aux heures de pointe: de 7 heures à 9 heures, de 17 heures à 20 heures, du lundi au vendredi. Le ministre des Transports du Canada n'a compétence qu'aux termes de la Loi sur l'aéronautique pour attribuer des créneaux dans notre propre territoire. Il n'y a pas de problème. British Airways n'a pas de problème. On a fait croire à certains que les transporteurs étrangers ne peuvent pas avoir accès à l'aéroport Pearson lorsqu'ils le veulent. C'est absolument faux. Pearson a la capacité nécessaire.

**Le sénateur Finestone:** Cela corrigera peut-être des renseignements faux que nous avons reçus.

**Le sénateur Roberge:** J'ai une question à poser au sujet des incitatifs consentis aux agents de voyage. Air Canada s'est engagée envers le Bureau de la concurrence à apporter les changements nécessaires aux vols intérieurs seulement. Il s'agit de la lettre d'Air Canada en date du 18 mai, dans laquelle on explique les engagements en disant que le paiement d'incitatifs au Canada se fondera sur un pourcentage constant des volumes de recettes au pays et que ces paiements au Canada ne seront effectués que si l'office accepte les critères de rendement international du programme américain.

On dit également que grâce à l'évolution des ventes et des recettes des vols internationaux, vers toutes ces nations à l'exception du Canada, la réussite provoquera également une augmentation des revenus d'Air Canada. Cela donne l'impression que nous pratiquons une concurrence déloyale au détriment des transporteurs internationaux, ce qui a le double effet de réduire les options pour les consommateurs. Qu'en pensez-vous?

**Mme Dufour:** Honorables sénateurs, je ne suis pas convaincue que cela se produira. Le bureau a déclaré qu'on ne peut pas fonder le calcul des commissions spéciales, c'est-à-dire des commissions additionnelles, sur la part de marché. Comme dans tous les autres pays, cela a eu pour effet que les commissions versées aux agents de voyage au titre du transport et des liaisons internationales se fondent sur les parts de marché, comme chez tous les autres transporteurs internationaux. Au contraire, Air Canada a pu faire concurrence aux transporteurs étrangers et aux agences de voyage étrangères parce qu'elle peut continuer d'offrir des commissions

The only impact of the bureau's activity was to ensure that in the purely domestic market, they would not be able to overwhelm competitors by paying out commissions on market share. However, that is on straight volume, which means that you get paid for what you sell, without receiving a bonus for having out-sold everyone else. However, on international and trans-border flights, to cut off their ability to do market shares would have cut off their ability to compete with foreign carriers.

**Senator Roberge:** Also, by basing the domestic payments on the volume of the foreign sales, you are creating a situation whereby the travel agencies will be forced to utilize Air Canada versus other carriers, thereby reducing the options for the consumer.

**Ms Margaret Bloodworth, Deputy Minister, Transport Canada:** Senator, I have also heard these allegations recently.

**Senator Roberge:** It is written in black and white.

**Ms Bloodworth:** The question is whether or not Air Canada is meeting the commitment it made to the Commissioner of Competition.

**Senator Roberge:** It is.

**Ms Bloodworth:** The commissioner looked at this issue, and indeed I believe people from his office are appearing before you, so I suggest you ask them as well. They looked carefully at the question, because the commissioner had raised the question of whether or not the commission system was giving Air Canada an undue advantage. In the end, they concluded that they got an undertaking only on the domestic traffic for the reasons that Ms Dufour has outlined. What is now alleged, I understand, by British Airways and perhaps others, is they are doing indirectly what they could not do directly. That is really a question for the Competition Bureau to determine. That is why I am being careful with my language in saying "alleged," because I do not know whether they are meeting the commitment or not.

That would be a determination for the commissioner to make.

**Senator Roberge:** We will raise the question with the commissioner.

**The Chairman:** They will be here tomorrow.

**Senator Roberge:** I do not know if you can answer these questions now that the minister has gone, but on the divestiture of Canadian Regional Airlines, the employees, of course, are extremely concerned that they will not be able to serve as a feeder to the main carriers, and will not have access to computer reservation service or the frequent flyer programs. If such a disposition takes place, do you intend to impose requirements for job security for the Regional employees?

aussi importantes que ses concurrents au titre des vols internationaux et transfrontaliers.

Le seul effet qu'a eu l'activité du bureau a été de garantir que sur le marché intérieur, Air Canada ne pourrait pas supplanter ses concurrents en versant des commissions calculées en fonction de la part de marché. Toutefois, cela s'applique au plein volume, ce qui signifie que les agents sont payés pour ce qu'ils vendent sans recevoir de prime pour avoir battu la concurrence. Dans le cas des vols internationaux et transfrontaliers, par contre, réduire la capacité de faire le calcul en fonction des parts de marché correspondrait à une réduction de la capacité de faire concurrence aux transporteurs étrangers.

**Le sénateur Roberge:** En outre, en fondant les paiements effectués au Canada sur le volume des ventes étrangères, on oblige les agences de voyage à avoir recours à Air Canada plutôt qu'à d'autres transporteurs, ce qui réduit les options pour les consommateurs.

**Mme Margaret Bloodworth, sous-ministre, Transports Canada:** Sénateur, j'ai également entendu ces allégations récemment.

**Le sénateur Roberge:** C'est écrit en toutes lettres.

**Mme Bloodworth:** La question est de savoir si Air Canada respecte les engagements qu'elle a pris envers le commissaire de la concurrence.

**Le sénateur Roberge:** En effet.

**Mme Bloodworth:** Le commissaire a examiné cette question et je crois savoir que les gens de ce bureau comparaitront devant vous. Je vous propose donc de leur poser la question à eux. Ils ont examiné soigneusement la question, puisque le commissaire avait demandé si le régime de la commission conférait à Air Canada un avantage excessif. En fin de compte, ils ont conclu que l'engagement ne portait que sur les vols intérieurs, pour les raisons qu'a expliquées Mme Dufour. Ce qu'allèguent maintenant British Airways et d'autres transporteurs, peut-être, c'est qu'Air Canada fait indirectement ce qu'elle ne peut pas faire directement. En fait, c'est au Bureau de la concurrence d'en décider. C'est pourquoi je parle d'allégations, car je ne sais pas si Air Canada respecte ou non son engagement.

C'est au commissaire à établir si c'est le cas ou pas.

**Le sénateur Roberge:** Nous poserons la question au commissaire.

**La présidente:** Nous l'entendrons demain.

**Le sénateur Roberge:** Je ne sais pas si je peux poser mes questions, maintenant que le ministre est parti, mais en ce qui a trait à l'aliénation des Lignes aériennes Canadien Régional, les employés sont évidemment extrêmement inquiets de ce qu'ils ne pourront plus alimenter les principaux transporteurs, de ce qu'ils n'auront plus accès au service de réservations informatisées ou aux programmes de grands voyageurs. Si cela se produit, envisagez-vous d'imposer des exigences en matière de sécurité d'emploi à l'intention des employés de Canadien Régional?



**Ms Bloodworth:** The requirement to divest Canadian Regional Airlines was, again, part of the arrangement with the Competition Bureau. It is part of trying to foster competition. I realize some employees would prefer to remain part of the family of Air Canada, but it is a question of balancing the interests. If we want to encourage more competition, and obviously the Competition Bureau wants to do that, their conclusion, as experts in that area, was that it was necessary to have a divestiture of Canadian Regional.

Canadian Regional Airlines is currently up for sale, I believe as of June 1. It will be up for sale for a 60-day period, and under the best of all possible worlds from the competition point of view, someone else will buy it and compete with Air Canada on at least some of the routes.

**Senator Roberge:** What happens if you receive no offers?

**Ms Bloodworth:** Then it will not be sold.

**Senator Roberge:** Will it remain in Air Canada's family under the same terms and conditions as for the other employees?

**Ms Bloodworth:** The commitments we have are from Air Canada, not from any particular part of it. It is for all of the members.

**Ms Dufour:** Just to reassure the senator with respect to if it were sold, it would continue to carry out the commitments to serve communities. Therefore, it is not being sold to become smaller, but to maintain services. If it is bought by an air carrier, it will acquire, along with that, the CRS services — the computer reservation systems capacity — and the marketing and sales systems of its new owner.

One of the attractions of selling it is the opportunity to create another possible global alliance. I have no idea who might want to buy it, but part of the idea of creating an independent carrier is to create a carrier outside the Air Canada family that could become a Canadian partner in another global alliance. Thus, the opportunities are perceived as more optimistic than negative.

**Senator Roberge:** If an American operator wanted to buy it, would they be entitled to do so?

**Ms Dufour:** They would be entitled to buy 25 per cent.

**Senator Roberge:** Only 25 per cent.

**Senator Furey:** At third reading debate in the House of Commons on this bill, the possibility of creating a passenger bill of rights was raised. I think that would be outside the scope of the bill, but nevertheless, there is a high degree of passenger dissatisfaction during this transitional period. I would have thought, and I hope I am right, that the establishment of a complaints commissioner in the bill would provide an avenue to more than adequately address that type of concern. Is that correct?

**Ms Bloodworth:** You are quite right, senator. The decision was made in drafting the bill to have a complaints commissioner who would deal with specific complaints, and hopefully resolve as

**Mme Bloodworth:** Les exigences en matière d'aliénation de Canadien Régional faisaient partie de l'accord conclu avec le Bureau de la concurrence. Cet accord vise à favoriser la concurrence. Je sais que certains employés préféreraient demeurer au sein d'Air Canada, mais il faut trouver un juste milieu entre les intérêts. Si nous voulons encourager une plus grande concurrence, et c'est évidemment ce que souhaite le Bureau de la concurrence, l'avis d'expert du bureau est qu'il est nécessaire d'aliéner Canadien Régional.

Canadien Régional est actuellement en vente, depuis le 1<sup>er</sup> juin. La période de vente durera 60 jours et idéalement, du point de vue de la concurrence, quelqu'un s'en portera acquéreur et fera concurrence à Air Canada, du moins sur certaines liaisons.

**Le sénateur Roberge:** Que se produira-t-il si vous ne recevez aucune offre?

**Mme Bloodworth:** Dans ce cas, la société ne sera pas vendue.

**Le sénateur Roberge:** Demeurera-t-elle au sein d'Air Canada aux mêmes conditions que pour les autres employés?

**Mme Bloodworth:** Les engagements que nous avons reçus viennent d'Air Canada, et non d'un de ses éléments en particulier. Cela s'applique à tous ses membres.

**Mme Dufour:** Je tiens à rassurer le sénateur en lui disant que si la société est vendue, elle continuera de respecter ses engagements en matière de services aux collectivités. Par conséquent, la société n'est pas vendue pour devenir plus petite, mais pour conserver les services. Si elle est achetée par un transporteur aérien, elle acquerra les services de réservations informatisées, ainsi que les systèmes de commercialisation et de vente de son nouveau propriétaire.

L'un des avantages de vendre la société, c'est la possibilité de créer une autre alliance mondiale. Je ne sais pas qui pourrait se porter acquéreur, mais l'objectif est en partie de créer un transporteur indépendant, à l'extérieur d'Air Canada, qui puisse être partenaire canadien dans une autre alliance internationale. C'est pourquoi ces possibilités nous semblent plus positives que négatives.

**Le sénateur Roberge:** Si un exploitant américain voulait en faire l'acquisition, en aurait-il le droit?

**Mme Dufour:** Il aurait le droit d'acheter 25 p. 100 de l'entreprise.

**Le sénateur Roberge:** Vingt-cinq pour cent seulement.

**Le sénateur Furey:** Dans le débat de troisième lecture de ce projet de loi, à la Chambre des communes, on a mentionné la possibilité d'élaborer une déclaration des droits des passagers. Cela dépasserait la portée du projet de loi, mais néanmoins, les passagers sont très insatisfaits durant cette période de transition. J'espère avoir raison, mais j'aurais pensé que la création d'un poste de commissaire aux plaintes dans le projet de loi permettrait d'avoir un mécanisme pour mieux régler ce genre de préoccupation. Est-ce exact?

**Mme Bloodworth:** Vous avez tout à fait raison, sénateur. Dans le projet de loi, on a décidé de créer un poste de commissaire aux plaintes qui traiterait expressément des plaintes, dans l'espoir d'en



many of them as possible. As well, there was a decision to have "airline observers", who will be able to provide advice directly to the minister. Hopefully, that will deal with the particular problems of service, which we expect to occur. There have been some problems, and there will continue to be more as the integration takes place.

If the airline observers, a year or 18 months down the road, were to say to the minister, "Well, we do not think you have done sufficient on the passenger side," that does not prevent the minister from doing something at that stage.

**Senator Furey:** My second question, Madam Chair, pertains to the issue that was just raised, concerning the workforce. We are hearing a number of complaints from employees about the rather thorny problem of trying to join the two workforces together, particularly with issues such as seniority. Can you give us some idea of how the actual melding of the two workforces is going?

**Ms Dufour:** Honourable senators, the minister has sought the commitment that he will not manage the process. The issue of seniority is normally resolved inside the unions, since there are common unions within the carriers. The Minister of Labour, without speaking on her behalf, has also said that these are internal issues and that the ministry will provide its normal facilitation processes to allow this to come about.

**Senator Furey:** However, commitments have resulted from the contract. For example, there is assurance that if redundancies are created, a full package will be given to those affected. Are such commitments guaranteed?

**Ms Bloodworth:** There is a guarantee. However, I think that Ms Dufour is talking about the fact that it is difficult to bring two large organizations together when there are different union contracts and different rules.

That will be resolved by the normal labour negotiation process. In fact I believe in the last couple of weeks, Mr. Milton has offered to pay for arbitration and mediation on that issue between the unions. It is a difficult issue and I have no doubt that we will hear further about it before it is finally resolved.

**The Chairman:** Is that a supplementary, Senator Callbeck?

**Senator Callbeck:** Yes. Ms Bloodworth, in your answer to Senator Furey, you mentioned the Air Travel Complaints Commission, but then you said "airline observers." Will you explain their role, please?

**Ms Bloodworth:** The Air Travel Complaints Commission will be part of the Canadian Transportation Commission according to an amendment added during the proceedings in the House. The minister has said all along, certainly going back to last fall, that he would be seeking the advice of one or two other people outside of the department — outside of the CTA — on how the restructuring has taken place over the first 18 months or so. It is not a legislative position — someone who would provide some advice to the minister. Those people have not been named yet.

résoudre autant que possible. En outre, on a décidé de créer des postes d'observateur des sociétés aériennes, qui seraient chargés de conseiller directement le ministre. Nous espérons que cela pourra résoudre les problèmes de service qui, nous le prévoyons, pourraient se produire. Il y a eu des problèmes et il y en aura encore davantage au fur et à mesure de l'intégration.

Dans un an ou un an et demi, si les observateurs disaient au ministre qu'on n'a pas fait suffisamment en ce qui a trait aux passagers, rien n'empêcherait le ministre de prendre des mesures à ce moment.

**Le sénateur Furey:** Madame la présidente, ma deuxième question porte sur la question qui vient d'être posée, au sujet de la main-d'oeuvre. Nous avons entendu un certain nombre de plaintes, venant d'employés, au sujet du problème épineux de la fusion des deux effectifs, surtout en ce qui a trait à la question de l'ancienneté. Pourriez-vous nous dire où on en est rendu dans la fusion des deux effectifs?

**Mme Dufour:** Honorables sénateurs, le ministre a demandé à ne pas gérer cette question. Normalement, la question de l'ancienneté est résolue au sein des syndicats, puisque les employés des transporteurs adhèrent aux même syndicats. Je ne veux pas parler au nom du ministre du Travail, mais il a dit qu'il s'agissait de questions internes et que le ministère fournira ses services normaux de médiation pour favoriser cette fusion.

**Le sénateur Furey:** Cependant, les engagements sont issus du contrat. Par exemple, on a garanti qu'en cas de redondance, un programme complet sera offert aux employés touchés. Ces engagements sont-ils garantis?

**Mme Bloodworth:** Il y a une garantie. Je crois toutefois que Mme Dufour parle de la difficulté qu'il y a à réunir deux grandes organisations lorsque les contrats avec les syndicats sont différents et que des règles différentes s'appliquent.

Ces problèmes pourront être résolus dans le cadre des négociations syndicales normales. En fait, au cours des deux dernières semaines, M. Milton a offert de payer les coûts de l'arbitrage et de la médiation pour régler les problèmes entre les syndicats. C'est une question épineuse et je suis certaine que nous en entendrons encore parler avant qu'elle soit finalement résolue.

**La présidente:** Avez-vous une question supplémentaire, sénateur Callbeck?

**Le sénateur Callbeck:** Oui. Madame Bloodworth, dans votre réponse au sénateur Furey, vous avez mentionné la Commission aux plaintes relatives au transport aérien. Vous avez ensuite parlé des observateurs du transport aérien. Pourriez-vous nous expliquer leur fonction, s'il vous plaît?

**Mme Bloodworth:** La Commission aux plaintes relatives au transport aérien fera partie de la Commission canadienne des transports, d'après l'amendement ajouté durant les délibérations en Chambre. Le ministre a toujours dit, du moins depuis l'automne dernier, qu'il demanderait l'avis d'une ou deux personnes à l'extérieur du ministère — à l'extérieur de l'Office des transports du Canada — sur la restructuration qui a été effectuée au cours des 18 premiers mois, environ. Il ne s'agit pas d'un poste législatif — quelqu'un qui pourrait donner des conseils

**Senator Callbeck:** Are they looking at the structure, the rates, and the level of service?

**Ms Bloodworth:** Terms of reference have not been specified yet, but I would expect them to be looking at the industry as a whole and how it is operating, including the government portions of that.

**Senator Perrault:** Ms Bloodworth, it is good of you to be with us today with your associates. Generally, I feel that Canadians have been served by two superb airlines when I compare them to the facilities in other parts of the world. I think both have won awards for the best in-cabin services in separate years.

I remember the last trip that I took aboard an American carrier — it was like an Oklahoma cattle drive. There was total disorganization. Therefore, if we are building on that kind of foundation, I think we'll be in good shape.

I should like to talk a little more about competition. There was an article in the paper the other day that said, "Well, if you buy your ticket on Canadian Airlines in Seattle, you can save \$200." When asked why, they said, "Well, it is competition." That causes me some concern.

I remember years ago, probably going back as far as anyone in this room, when I took my first flight aboard a Lockheed Lodestar plane in 1947. It crashed two weeks later with all hands lost, and they discovered the plane only a few months ago.

As well, I remember the box lunches you used to get aboard those early Air Canada flights — cold ham sandwiches in a little box. As soon as competition arrived, those box lunches were never seen by man or beast again. We should have saved one, as it would have been a good exhibit.

**Senator Forrestall:** Do not tell the Canadian military that.

**Senator Perrault:** That was the end of the box lunches. It says something about the value of competition. I cannot understand — perhaps you can explain it to me — why it is possible to get a ticket to Manchester, England, from Vancouver for \$560 return, but it costs \$3,000 to travel executive class between Ottawa and Vancouver. There has to be an explanation for that, but I have yet to hear anything coherent and useful. Do you have any response to that?

**Ms Bloodworth:** I think it is as the minister said, that there is no question, under the system of deregulated air fares, that the more certainty, the more flexibility, and the higher the class of service you want, the more you pay. I can assure you that you cannot get a ticket to Manchester for \$560 if you want to fly business class, because I flew business class recently, at least to Heathrow, and it came much closer to \$3000.

**Senator Perrault:** It may have been one of the charter planes, but it was available.

au ministre. Les titulaires de ce poste n'ont pas encore été nommés.

**Le sénateur Callbeck:** Examineront-ils la structure, les tarifs, les services?

**Mme Bloodworth:** On n'a pas encore précisé leurs mandats, mais je suppose qu'ils examineront l'industrie dans son ensemble et son fonctionnement, y compris en ce qui a trait aux fonctions du gouvernement.

**Le sénateur Perrault:** Je vous remercie d'être venue nous rencontrer aujourd'hui, avec vos collègues. Généralement, j'estime que les Canadiens ont été très bien servis par deux superbes sociétés aériennes, si je compare avec les services offerts dans d'autres parties du monde. Nos deux sociétés ont remporté des prix pour le meilleur service en cabine, à différentes années.

Je me souviens du dernier voyage que j'ai fait à bord d'un transporteur américain — on se serait cru dans une foire de l'Oklahoma. Tout était désorganisé. Par conséquent, nous avons une assise solide.

Permettez-moi de revenir encore à la question de la concurrence. On disait l'autre jour dans un article du journal qu'en achetant un billet de Canadien à Seattle, on pouvait épargner 200 \$. On expliquait que c'était une question de concurrence. Cela m'inquiète.

Il y a des années, et je peux remonter aussi loin que quiconque ici, j'ai fait mon premier vol à bord d'un avion Lockheed Lodestar, en 1947. Il s'est écrasé deux semaines plus tard, personne n'a survécu et l'avion n'a été découvert qu'il y a quelques mois.

Je me souviens aussi des boîtes-repas que l'on avait à bord des vols d'Air Canada — les sandwichs froids au jambon dans un petit coffret. Dès qu'il y a eu la concurrence, on n'a jamais plus revu ces boîtes-repas. Il aurait fallu en conserver une comme pièce de musée.

**Le sénateur Forrestall:** Ne dites pas cela aux militaires canadiens.

**Le sénateur Perrault:** Ça été la fin des boîtes-repas. Cela donne une idée de l'importance de la concurrence. Je ne comprends pas — peut-être pouvez-vous me l'expliquer — comment il est possible d'avoir un billet aller-retour pour Manchester en Angleterre, à partir de Vancouver, pour 560 \$ alors qu'il en coûte 3 000 \$ pour voyager en classe affaire entre Ottawa et Vancouver. Il doit y avoir une explication à cela, mais je n'ai encore rien entendu de cohérent et d'utile. Avez-vous une réponse à me donner?

**Mme Bloodworth:** Comme le ministre l'a dit, depuis la libéralisation des tarifs aériens, moins il y a d'incertitude, plus vous avez de la flexibilité et plus le niveau de service est élevé, plus vous payez. Je peux vous garantir que vous ne pouvez pas obtenir un billet pour Manchester à 560 \$ si vous voulez voyager en classe affaire, parce que j'ai moi-même voyagé en classe affaire récemment, jusqu'à Heathrow, et le tarif était proche de 3 000 \$.

**Le sénateur Perrault:** C'était peut-être un vol nolisé, mais c'était offert.



**Ms Bloodworth:** You can get the fare, but not for a business class ticket that you can change at any moment. You are paying for the flexibility. If you want a ticket that allows you to fly business class, and to change it right up to the last minute, that is what you pay for. Indeed, even if you do not show up at the airport for the flight, you can still get all your money back, or you can apply it to another flight. Alternatively, you can purchase cheaper tickets, and indeed many Canadians do that because it allows them to travel. If you know that you will be travelling at a certain time, you are ready to book ahead, you are ready to give them your money, and accept that you will not get the money back if you miss that flight, you can get a much cheaper fare.

**Senator Perrault:** Perhaps that is an explanation. Are you suggesting that it is standing room only on some of these flights?

**Ms Bloodworth:** Our safety standards would not allow you to stand.

**Senator Perrault:** I received a letter from someone who worked for Canadian Airlines. It reads as follows:

To my knowledge, there has been little, if any, definitive statements or commitments from Air Canada regarding the retirees of Canadian Airlines and its predecessor companies such as CP Air, Pacific Western and Wardair. These people made great contributions to the growth and success of Canada's airline industry. Will their present status as retirees be retained and/or folded into the AC retiree program? Or will they be cut off? What is Air Canada's intention in this regard?

I was unable to answer the question and I wonder if you might respond.

**Ms Bloodworth:** I cannot answer it either, senator. I believe that Mr. Milton will appear before you and perhaps it would be best to ask him.

**Senator Perrault:** We will ask Mr. Milton. That is fine. I think, by and large, that these have been difficult days.

I have been in my share of line-ups since the so-called "takeover." They bumped five passengers from one flight and I think they offered them \$100 and a hotel room. That is the first time I have ever seen that happen. We were held up at Ottawa airport three weeks ago, and they said there was a new flight coming in from England. There were 60 passengers aboard, and they would have to hold our flight to Vancouver in order to accommodate those passengers, who were late. That is the first time that has ever happened. Perhaps all these issues are being resolved, and if they are, that is great.

**Ms Bloodworth:** I would certainly hope that some of them are being resolved. I must say that the offering of money to be bumped is quite common in the U.S. I hope it does not get as common as that.

**Mme Bloodworth:** Vous pouvez obtenir ce prix, mais pas pour un billet en classe affaire que vous pouvez changer à tout moment. Vous payez pour la flexibilité que vous avez. Si vous voulez un billet qui vous permet de voyager en classe affaire et de changer votre départ jusqu'à la dernière minute, vous en payez le prix. De fait, même si vous ne vous pointez pas à l'aéroport pour le vol, vous pouvez quand même être remboursé intégralement ou demander à être placé sur un autre vol. Vous pouvez aussi acheter des billets moins cher et c'est ce que font beaucoup de citoyens, ce qui leur permet de voyager. Si vous savez que vous allez voyager à un moment donné, que vous êtes prêt à faire une réservation et à payer et à accepter que vous ne serez pas remboursé si vous manquez votre vol, vous pouvez obtenir un billet beaucoup moins cher.

**Le sénateur Perrault:** C'est peut-être l'explication. Voulez-vous dire qu'il n'y a que des places debout sur certains de ces vols?

**Mme Bloodworth:** Nos règles de sécurité ne vous permettent pas de rester debout.

**Le sénateur Perrault:** J'ai reçu une lettre de quelqu'un qui a travaillé pour les Lignes aériennes Canadien. Je lis:

À ma connaissance, il n'y a pas ou presque pas d'engagements ou de déclarations catégoriques de la part d'Air Canada concernant les employés à la retraite des Lignes aériennes Canadien ou des entreprises qui l'ont précédée comme CP Air, Pacific Western et Wardair. Ces employés ont beaucoup contribué à la croissance et au succès de l'industrie aérienne du Canada. Leurs droits de retraités seront-ils conservés ou intégrés au programme de retraite d'Air Canada ou en seront-ils exclus? Quelle est l'intention d'Air Canada à cet égard?

Je n'ai pas pu répondre à la question et je me demandais si vous pourriez le faire.

**Mme Bloodworth:** Je ne peux pas vous répondre non plus, sénateur. Je crois que M. Milton va comparaître devant vous et qu'il vaudrait sans doute mieux le lui demander.

**Le sénateur Perrault:** Nous allons poser la question à M. Milton. Très bien. Dans l'ensemble, nous venons de traverser des jours difficiles.

J'ai connu ma part de files d'attente depuis la fusion par absorption. Ils ont évincé cinq passagers d'un vol et je pense qu'ils leur ont offert 100 \$ chacun et une chambre d'hôtel. C'était la première fois que je voyais cela. Nous avons été retenus à l'aéroport d'Ottawa il y a trois semaines et ils ont dit qu'il y avait un nouveau vol qui arrivait d'Angleterre. Il y avait 60 passagers à bord et ils ont dû retenir notre vol vers Vancouver pour accueillir ces voyageurs, qui étaient en retard. C'était la première fois que cela arrivait. Peut-être tous ces problèmes sont-ils en voie d'être réglés, et ce serait bien si c'était le cas.

**Mme Bloodworth:** J'espère bien que certains d'entre eux sont en voie d'être réglés. Je dois dire qu'offrir un dédommagement à un voyageur qui est évincé est chose courante aux États-Unis. J'espère que ça ne deviendra pas aussi répandu ici.



Having said that, it used to be — and I must confess to being one who got very used to it myself — that you could arrive 10 minutes before the flight left Ottawa airport and know your seat was there. That is no longer the case. I do not arrive 15 minutes before the flight; I arrive earlier than that because I know they may well give my seat away.

Yes, there have been some bumps along the road to bringing these two large organizations together. A good deal of that will be resolved, but there will be changes.

**Senator Perrault:** What period of time would you say represents a reasonable integration?

**Ms Bloodworth:** I think the minister spoke to that before. He said he would expect, and adhere to, 18 months, and he was going back to the beginning of the year. We should then be back into a normal situation.

**Ms Dufour:** Madam Chairman, for the purposes of reassuring the members here, one of the amendments in the bill is to return the authority to look at domestic terms and conditions of carriage to the CTA. That is the stuff that is written on the back of your ticket. That is the stuff that deals with bumping, lost baggage, denied boarding, and so on. When the bill comes into effect, passengers will have greater assurance that they have a tariff against which the behaviour of the airline is tested if they were to complain. Right now, there are no obligations with respect to domestic terms and conditions of carriage. Putting them back in will give more assurance to passengers and protect the way in which they want to be treated by the carrier, who will now have to follow the tariff as printed.

**Senator Forrestall:** Can you tell us how well Air Canada is doing to date with its commitments and undertakings to the government and the Canadian travelling public? Have they been living up to all these undertakings? Are they well on track? Where does it stand? Are they at 50 per cent, 100 per cent?

**Ms Bloodworth:** It is 100 per cent when it comes to the undertakings and commitments that Air Canada made as part of the exchange of letters that took place when the government agreed to approve the deal. They are living up to all those commitments.

With reference to service to communities, by error, when they made their first changes, they did leave out a few communities. As soon as that was brought to their attention, I must give them credit and say that they corrected it immediately. They have lived up to and are continuing to live up to the commitments they made to us as part of that negotiation.

**Senator Forrestall:** A question was asked at the time about the penalties or remedial action the minister might consider should there be a loss of service to these communities. Upsetting the balance north of 60 was one area, and it went on and on. What remedies does the government have in the back of its mind should Air Canada fail on some of these undertakings? I am thinking specifically of the competitiveness and the gouging capacity that they now have. Presumably, until you change some other ground

Cela dit, on avait l'habitude — et j'avoue que c'était une habitude bien ancrée chez moi — d'arriver 10 minutes avant le départ de l'avion et on savait que notre siège nous attendait. Ce n'est plus le cas. Je n'arrive plus 15 minutes avant le vol; j'arrive plus tôt parce que je sais qu'ils peuvent très bien donner mon siège à quelqu'un d'autre.

Oui, il y a eu quelques incidents de parcours dans la fusion de ces deux grandes compagnies. Beaucoup de ces problèmes vont être réglés, mais il y aura des changements.

**Le sénateur Perrault:** Quelle sera selon vous la période d'intégration raisonnable?

**Mme Bloodworth:** Le ministre en a parlé. Il s'attend, et il tient, à ce que ce soit 18 mois à compter du début de l'année. La situation devrait alors revenir à la normale.

**Mme Dufour:** Madame la présidente, pour rassurer les membres du comité, je précise qu'une des modifications que l'on trouve dans le projet de loi a pour but de transférer à l'OTC le pouvoir d'examiner les conditions de transport liées au service intérieur. C'est le texte que l'on trouve à l'endos du billet. Et qui porte sur l'éviction, la perte de bagage, le refus d'embarquement, et le reste. Lorsque le projet de loi sera en vigueur, les voyageurs pourront davantage compter sur le fait qu'il y a un tarif qui servira de référence pour évaluer le comportement d'une compagnie aérienne en cas de plainte. Actuellement, il n'y a aucune obligation en ce qui concerne les conditions de transport liées au service intérieur. La réinsertion de ces obligations donnera plus de garanties aux passagers et protégera la façon dont ils veulent être traités par le transporteur, qui devra dorénavant suivre le tarif à la lettre.

**Le sénateur Forrestall:** Pouvez-vous dire dans quelle mesure Air Canada remplit actuellement ses engagements et ses promesses au gouvernement et au public voyageur canadien? Respecte-t-elle ses promesses? Est-elle en bonne voie d'aboutir? Où en est-elle? En est-elle à 50 p. 100, 100 p. 100?

**Mme Bloodworth:** C'est 100 p. 100 en ce qui concerne les promesses et les engagements qu'Air Canada a fait dans l'échange de lettres qui a eu lieu lorsque le gouvernement a approuvé le marché. Elle respecte tous ses engagements.

En ce qui concerne le service aux localités, par erreur, lorsqu'elle a apporté ses premiers changements, certaines localités ont été exclues. Dès que la chose lui a été signalée, la compagnie, et c'est tout à son honneur, a corrigé la situation immédiatement. Elle a respecté et continue de respecter les engagements qu'elle a pris au moment des négociations.

**Le sénateur Forrestall:** On m'a posé une question à l'époque à propos des sanctions ou des correctifs que le ministre pourrait envisager en cas de perte de service dans ces localités, notamment si l'équilibre au nord du 60e parallèle était perturbée, et ainsi de suite. Quels correctifs le gouvernement a-t-il en tête si Air Canada devait manquer à ses engagements? Je pense en particulier à la compétitivité et à sa capacité d'estamper le client. J'imagine que tant que vous n'aurez pas changé certaines des autres règles, elle

rules, they will have a virtually uncontested monopoly on major domestic traffic.

I do not see Royal and those other airlines providing the type of competition where you can get a flight either at seven or nine. They are not going to change it from 9 to 10:30, as Air Canada did to me this morning, or change it from 10:00 to 11:00. When you drive 450 kilometres just to get to the airport, sometimes you are there at 10 to 9, not 10 to 10. What remedies can be imposed?

**Ms Bloodworth:** There are three categories of commitments that I consider when I look at the approval that the government gave before Christmas.

The first category is the commitments that Air Canada made, and that has to do with labour and service. Those are simply commitments to the government at this stage, which, as I say, Air Canada has lived up to. This bill will make them legal requirements with binding legal authority, and I will ask Ms Dufour to speak to the penalties under this proposed legislation. That is one category.

Another category of commitments was a series of undertakings they made to the Competition Bureau. The competition commissioner has legislation and those are binding under that legislation. He has all the remedies under that legislation now. In addition to that, he asked that they be made binding under this bill. There will be two ways of approaching those commitments: his existing legislation, or this bill once it is passed.

**Senator Forrestall:** Is there a priority? Which is the superior?

**Ms Bloodworth:** I think it is probably best to ask the Competition Bureau that. I assume that because they wanted this bill, they see some benefits to it, but they may have a more complete answer for you, senator.

The third category is not really commitments, but things that we chose to deal with by legislation. Pricing is a good example of that. This bill would give the agency the right to hear complaints and to roll back rates on monopoly routes. We chose not to ask for any commitment from Air Canada about pricing, but rather to go the route of saying, "There will be a continuing power within the government agency to deal with and enforce that."

When I said three categories, those are not really commitments, but they are powers that the government will have. This bill does speak to penalties, and perhaps Mr. Pigeon could speak on that.

**Mr. Jacques E. Pigeon, General Counsel, Legal Services, Transport Canada:** Under clause 19, those commitments are deemed to be terms and conditions of approval of an Order in Council passed under the new review process. Under the review process, proposed subsection 56.2(9) would trigger the statutory obligation. It says that every person subject to terms and conditions specified in an order shall comply with them.

jouira virtuellement d'un monopole sur les grandes liaisons intérieures.

Je n'imagine pas que Royal et les autres compagnies aériennes puissent offrir le genre de concurrence qui vous permette d'avoir un vol à sept ou neuf heures. Elle ne va pas reporter le départ de 9 heures à 10 h 30, comme Air Canada l'a fait dans mon cas ce matin, ou de 10 heures à 11 heures. Lorsque l'on fait 450 kilomètres de route uniquement pour se rendre à l'aéroport, parfois vous arrivez à 8 h 50 et non à 9 h 50. Quels correctifs peuvent être pris?

**Mme Bloodworth:** Je retiens trois catégories d'engagements lorsque j'examine l'approbation donnée par le gouvernement avant Noël.

La première catégorie d'engagements pris par Air Canada porte sur la main-d'œuvre et le service. Ce sont uniquement les engagements pris vis-à-vis du gouvernement à ce stade-ci, et qu'Air Canada a respectés, comme je l'ai dit. Le projet de loi en fait des exigences juridiques contraignantes, et je vais demander à Mme Dufour de parler des sanctions prévues. C'est la première catégorie.

Une autre catégorie d'engagements est une série de promesses faites au du Bureau de la concurrence. Le commissaire à la concurrence dispose d'une législation, qui est contraignante en vertu de ce projet de loi. Cette législation prévoit déjà des correctifs. De plus, il a demandé que le projet de loi les rende contraignants. Il y aura deux façons d'aborder ces engagements: en invoquant la loi actuelle ou le projet de loi, un fois qu'il sera adopté.

**Le sénateur Forrestall:** Y a-t-il un rang prioritaire. Laquelle des deux l'emporte sur l'autre?

**Mme Bloodworth:** Il vaudrait sans doute mieux poser la question au Bureau de la concurrence. J'imagine que s'il voulait ce projet de loi, c'est qu'il y voyait des avantages, mais il a peut-être une réponse plus complète à vous donner, sénateur.

La troisième catégorie ne constitue pas vraiment des engagements, mais des éléments que nous avons voulu régler par voie législative. L'établissement des prix en est un bon exemple. Le projet de loi donnera à l'Office le droit d'entendre des plaintes et d'abaisser les tarifs sur les liaisons monopolistiques. Nous avons préféré de ne demander aucun engagement à Air Canada à propos des prix, et avons décidé plutôt de dire que l'organisme fédéral continuera d'avoir des pouvoirs pour s'occuper de cette question.

Quand j'ai parlé de trois catégories, ce ne sont pas vraiment des engagements, mais ce sont des pouvoirs que le gouvernement aura. Oui, le projet de loi mentionne des sanctions et M. Pigeon voudra peut-être vous en parler.

**M. Jacques E. Pigeon, avocat général, Services juridiques, Transport Canada:** En vertu de l'article 19, ces engagements sont réputés être les modalités de l'agrément adopté en vertu du nouveau processus d'examen. En vertu du processus d'examen, le nouveau paragraphe 56.2(9) impose l'obligation légale. Il y est dit que quiconque est assujéti aux modalités de l'agrément doit y obéir.



If there is a breach of this statutory commitment, under 56.5(1), the commissioner or the minister, depending on whose commitment or undertaking is breached, can make application to a superior court for an order that would be in the nature of an injunctive remedy to force compliance.

Therefore, proposed section 56.5 is one means at our disposal to force compliance. In addition to that, it would constitute an offence, under proposed subsection 56.7(2), to fail to comply with a term or condition of an order.

That would constitute an offence, which would trigger the penalties referred to in proposed subsection 56.7(2), namely, \$10-million or five years imprisonment, or both, depending on the person charged.

**Ms Bloodworth:** I wish to return to the example of service to the community. If, for example, Air Canada breaches a commitment some time in the next six months to serve a community that used to be served by Air Canada or by Canadian, and chooses not to respond to our enquiries, the government could seek an injunction from the courts that would order them to reinstate the service. In addition, if it were serious enough, the government could seek to have Air Canada punished by fines, again through the court system, which we would normally use.

**Senator Forrestall:** Senator Furey asked about the observers. I asked the minister when we might ordinarily expect to be able to undertake an in-depth review of all this. I am not a pessimist, but we did not just start this last fall. This has been with us now for over a year and a half, or two years. For those who knew, I guess it has been around for three years. I do not see us completing this in much less than three years from now. I do not know how you can get everything in place that quickly, sort out who will survive and who will fail, and look at a scenario where Canadians can begin to expect the best possible service under this restructuring.

Presumably the minister has some ongoing concern about this, so he wants someone else to look at it and give him timely and considered advice about how things are progressing. I gather that will be closely held. Does it involve reporting to the minister, or reporting to the public body?

**Mrs. Bloodworth:** It certainly will involve reporting to the minister. As I said before, the exact terms of reference for the airline observers have not been finalized yet.

**Senator Forrestall:** When can we expect that?

**Mrs. Bloodworth:** I would hope soon.

**Senator Forrestall:** I have heard that word before. You will not say "very soon," though?

**Ms Bloodworth:** I do not know, senator.

**Ms Dufour:** So that it is clear, lots of monitoring will be occurring. The Canadian Transportation Agency will be reporting annually in its normal way, and it will be reporting on all its activity generated by this transition. The Department of Transport does an annual picture of transportation in this country. It has

En cas de contravention à cet engagement légal, en vertu du paragraphe 56.5(1), le commissaire ou le ministre, selon que l'engagement a été pris avec l'un ou l'autre, peut demander à une cour supérieure une ordonnance, assimilable à une injonction, pour forcer la personne à obéir.

L'article 56.5 proposé est donc un des moyens dont nous disposons pour imposer le respect des modalités. De plus, l'omission d'obéir à des modalités d'agrément constituerait une infraction en vertu du paragraphe 56.7(2).

Cela constituerait une infraction et serait passible des peines mentionnées au paragraphe 56.7(2), à savoir 10 millions de dollars ou cinq ans d'emprisonnement, ou les deux, en fonction de l'accusé.

**Mme Bloodworth:** J'aimerais revenir à l'exemple du service aux localités. Si, par exemple, Air Canada manque à un engagement dans les six prochains mois de desservir une localité qui l'était par Air Canada ou Canadien, et ne donne pas suite à nos demandes de renseignements, le gouvernement pourrait demander une injonction des tribunaux qui forceraient la compagnie à reprendre le service. De plus, si la question était suffisamment grave, le gouvernement pourrait demander qu'Air Canada se voit imposer des amendes, encore une fois en s'adressant aux tribunaux, ce qui serait le mécanisme normal.

**Le sénateur Forrestall:** Le sénateur Furey m'a posé une question à propos des observateurs. J'ai demandé au ministre à quel moment nous pourrions nous attendre à pouvoir faire l'examen en profondeur de ceci. Je ne suis pas un pessimiste, mais nous n'avons pas commencé seulement l'automne dernier. Nous nous en occupons depuis plus d'un an et demi, deux ans. Pour ceux qui sont au courant, j'imagine que cela existe depuis trois ans. Je ne vois pas comment nous pourrions terminer ceci en beaucoup moins de trois ans. Je ne sais pas comment on pourrait arriver à tout mettre en place aussi rapidement, faire le tri entre ceux qui vont réussir et ceux qui vont échouer, et envisager un scénario où les citoyens peuvent commencer à s'attendre au meilleur service qui soit après la restructuration.

J'imagine que le ministre se préoccupe de cela et veut que quelqu'un d'autre examine la chose et lui donne en temps opportun des avis mûrement réfléchis sur l'évolution de la situation. J'imagine que cela se fera en petit comité. Y aura-t-il des rapports au ministre ou à la population?

**Mme Bloodworth:** Il y aura certainement des rapports au ministre. Comme je l'ai dit, le mandat exact des observateurs n'est pas encore fixé.

**Le sénateur Forrestall:** Quand peut-on s'attendre à l'obtenir?

**Mme Bloodworth:** Prochainement, je l'espère.

**Le sénateur Forrestall:** J'ai déjà entendu cette réponse. Vous ne répondez pas «très prochainement»?

**Mme Bloodworth:** Je ne sais pas, sénateur.

**Mme Dufour:** Pour que ce soit bien clair, je peux vous dire qu'il y aura beaucoup de surveillance. L'Office des transports du Canada produira son rapport annuel habituel et fera un compte rendu sur toute l'activité qui entoure la transition. Le ministère des Transports produit annuellement un rapport sur les transports dans



always had an airline chapter, and it will continue to contain information. As this evolves, we will be doing our part. We just put out our 1999 information, and in a year we will be putting out the year 2000 information. In addition to what the agency has been doing, the Air Travel Complaints Commissioner has been asked to report, through the minister to Parliament, on a six-month basis, so that additional information on complaints will be received separately.

**Senator Forrestall:** How will he report to the minister? Will it be done through Parliament, or to Parliament through the minister?

**Ms Dufour:** To Parliament through the minister. There is a commitment in the bill that the information will be provided semi-annually to Parliament. In addition, the purpose of the observers is precisely to provide periodic reports — that is, an independent look at the overall picture — over the period of 18 to 24 months. The carriers have testified before this committee, and the other committee, that it will take them at least 18 months, in some cases, to buy aircraft, bring them on stream, and to actually enter the market. You are quite correct that the shake-out will take 18 months and more.

**Senator Forrestall:** I trust the minister believes that the Senate of Canada is part of Parliament. It is just that we would like to have the reports too.

**Ms Bloodworth:** I am sure he knows that.

**Ms Dufour:** It is Parliament.

**Ms Bloodworth:** "Parliament" includes both Houses.

**Senator Forrestall:** I am curious about the temporary nature of the complaints commissioner. Is that because we want someone in place quickly, so we will grab some unwitting soul and put him or her at the end of this mail bag rather than taking our time to find an airline ombudsman? How will this happen? Where do I send the 1,400 or 1,500 letters that I have received? Do you want them?

**Ms Bloodworth:** I probably have a good many of them myself. The agency already handles complaints. I have already referred people to them, and I urge others to do so. The Air Travel Complaints Commissioner is a permanent position. The minister has the ability to name what is called a "temporary member of the agency." It was to facilitate being able to name someone, but the position is a permanent part of the bill.

**Senator Forrestall:** What is his or her address?

**Ms Bloodworth:** It will be at the agency. I do not have that address with me, but I am sure we can get it for you.

**Senator Forrestall:** Can someone behind you get it so that we can put it on the record?

**Ms Bloodworth:** I think representatives from the agency are also appearing here, if I am not mistaken.

notre pays, qui a toujours comporté un chapitre sur les compagnies aériennes, ce qui continuera d'être le cas. Au fur et à mesure que la situation changera, nous ferons notre part. Nous venons de publier notre information pour 1999, et dans un an nous publierons l'information sur l'an 2000. En plus de ce que l'Office fait, on a demandé au commissaire aux plaintes relatives au transport aérien de produire un rapport au Parlement, par l'intermédiaire du ministre, tous les six mois, pour que l'on dispose de renseignements supplémentaires et distincts sur les plaintes.

**Le sénateur Forrestall:** Comment va-t-il présenter son rapport au ministre? Est-ce que cela se fera par l'intermédiaire du Parlement ou au Parlement par l'intermédiaire du ministre?

**Mme Dufour:** Au Parlement par l'intermédiaire du ministre. Le projet de loi comporte un engagement en vertu duquel l'information sera fournie tous les six mois au Parlement. De plus, les observateurs ont précisément pour mission de fournir les rapports à intervalles réguliers — c'est-à-dire un examen indépendant de la situation d'ensemble, — pour une période de 18 à 24 mois. Les transporteurs ont témoigné devant notre comité, et l'autre comité, et ont dit qu'il leur faudra au moins 18 mois, dans certains cas, pour acheter les appareils, les mettre en service et s'implanter sur le marché. Vous avez tout à fait raison, il faudra 18 mois au moins pour que la situation se tasse.

**Le sénateur Forrestall:** J'espère que le ministre sait que le Sénat fait partie du Parlement. Nous aimerions bien avoir les rapports nous aussi.

**Mme Bloodworth:** Je suis certaine qu'il le sait.

**Mme Dufour:** Il s'agit du Parlement.

**Mme Bloodworth:** Le Parlement inclut les deux Chambres.

**Le sénateur Forrestall:** Je suis intrigué par la nature temporaire du poste de commissaire aux plaintes. Est-ce que parce que nous voulons que quelqu'un occupe rapidement le poste que nous allons épingler contre son gré quelqu'un pour le mettre à la réception du courrier au lieu de prendre le temps de trouver un ombudsman chargé des compagnies aériennes? Comment cela va-t-il se passer? À qui vais-je envoyer les 1 400 ou 1 500 lettres que j'ai reçues? Les voulez-vous?

**Mme Bloodworth:** J'en ai déjà un bon nombre moi-même. L'office s'occupe déjà des plaintes. J'ai dit à des gens de s'adresser à lui et j'exhorte les autres à en faire autant. Le commissaire aux plaintes relatives au transport aérien occupe un poste permanent. Le ministre peut désigner ce que l'on appelle un membre temporaire de l'office. Le but était de faciliter la désignation de quelqu'un, mais le poste est un élément permanent du projet de loi.

**Le sénateur Forrestall:** Quelle est son adresse?

**Mme Bloodworth:** J'imagine que c'est à l'office. Je n'ai pas l'adresse ici, mais je suis certaine qu'on peut vous l'obtenir.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce qu'un de vos adjoints pourrait nous la donner pour que cela figure au compte rendu?

**Mme Bloodworth:** Sauf erreur, je crois que les représentants de l'office vont aussi comparaître ici.

**The Chairman:** They will be here later. We will ask them for the address.

**Senator Roberge:** I imagine that you are hard at work on your regulations right now?

**Ms Bloodworth:** Right now, we are finishing the proposed legislation. We have already given some thought to the regulations.

**Senator Roberge:** When do you expect them to be completed?

**Ms Dufour:** The Competition Bureau is the lead department on the regulations dealing with anti-competitive acts, refusal to deal, and refusal to supply.

**Senator Roberge:** Jointly?

**Ms Dufour:** We are working together. An early draft has already been tabled. It became public on March 22. I believe that a more recent version will be brought to you by the competition commissioner. It is still a work in progress because regulation requires gazetting 1, formal consultation, and gazetting 2, none of which has any life until this bill confers the authority to make those regulations.

**Senator Roberge:** Can you tell us where those regulations also relate to areas of international travel?

**Ms Dufour:** You will not see the word "international" in the regulations. They state that when a person operating a domestic service refuses either to supply or to deal with an essential service or facility over which they have control, that is considered anti-competitive. The challenge, both for us and for the bureau, is to define what constitutes an essential facility or service. It is in that context that a foreign carrier seeking some form of support that they allege to be essential for their facility or service in Canada, is being denied. That is the approach to allow a foreign carrier who seeks service in Canada and cannot get it, to find redress.

**Senator Spivak:** On this question, if Air Canada, for example, triples the price for interlining, say, for British Airways — that is, it was \$300 and it becomes \$1200, which is more than triple — where is that considered? Is that under the competition commissioner's jurisdiction? That would make them unable to compete on the overseas route with Air Canada.

**Ms Dufour:** It would be up to the parties to complain to the bureau and have the bureau review it.

**Senator Spivak:** That is what I am asking you. Is the competition tribunal involved in this?

**Ms Dufour:** Yes.

**Ms Bloodworth:** Yes.

**Senator Roberge:** Out of curiosity, let me ask this. In the United States, they keep statistical information and data for each airline's performance as it pertains to lost luggage, delays, and what have you. I think it is good to have that sort of transparency.

**La présidente:** Oui, plus tard. Nous leur demanderons l'adresse.

**Le sénateur Roberge:** J'imagine que vous êtes très occupée à préparer les règlements actuellement?

**Mme Bloodworth:** À l'heure actuelle, nous mettons la dernière main au projet de loi. Nous avons déjà réfléchi au contenu des règlements.

**Le sénateur Roberge:** Quand pensez-vous avoir terminé?

**Mme Dufour:** Le Bureau de la concurrence pilote l'élaboration des règlements portant sur les agissements anticoncurrentiels, les refus de vendre et les refus de fournir.

**Le sénateur Roberge:** Ensemble?

**Mme Dufour:** Nous travaillons ensemble. Une première ébauche a déjà été déposée. Elle a été rendue publique le 22 mars. Je crois que le commissaire de la concurrence vous apportera une version plus récente. Il reste du travail à faire car il faut une première publication des règlements dans la Gazette du Canada, suivie de consultations en bonne et due forme, puis une deuxième publication dans la Gazette, mais aucune de ces étapes ne peut avoir lieu jusqu'à ce que ce projet de loi n'accorde l'autorisation de prendre ces règlements.

**Le sénateur Roberge:** Pouvez-vous nous expliquer en quoi ces règlements touchent aussi aux voyages internationaux?

**Mme Dufour:** Vous ne verrez pas le terme «international» dans les règlements. Les règlements précisent que le fait pour l'exploitant d'un service intérieur de ne pas donner accès à des installations aux services essentiels ou de refuser de fournir ces installations ou services dont elle a le contrôle, est coupable d'agissements anticoncurrentiels. Le défi qui se pose à nous, et au Bureau, c'est de définir ce qui constitue des installations ou services essentiels. C'est dans ce contexte qu'un transporteur étranger qui réclame une forme de soutien qu'il prétend être essentiel à ses installations ou service au Canada, essuie un refus. C'est la démarche qui permet à un transporteur étranger qui demande accès à un service au Canada et qui se le voit refuser, d'exercer un recours.

**Le sénateur Spivak:** Si, par exemple, Air Canada triple le tarif qu'elle fixe à, mettons British Airways, pour les correspondances inter-sociétés — qu'elle fasse passer le prix de 300 \$ à 1 200 \$, ce qui est plus du triple — de qui cela relève-t-il? Est-ce que cela relève du Commissaire de la concurrence? Une telle pratique empêcherait British Airways de faire concurrence à Air Canada pour les liaisons outremer.

**Mme Dufour:** Ce serait aux parties à se plaindre auprès du bureau pour qu'il ouvre une enquête.

**Le sénateur Spivak:** C'est ce que je vous demande. Le Tribunal de la concurrence peut-il entendre l'affaire?

**Mme Dufour:** Oui.

**Mme Bloodworth:** Oui.

**Le sénateur Roberge:** Par simple curiosité, j'aimerais vous poser cette question. Aux États-Unis, on compile des données statistiques sur la performance de chaque transporteur aérien en ce qui a trait aux bagages perdus, aux retards, et quoi encore. Il



Is there an intention to put that sort of thing into the regulations for Canadian carriers?

**Ms Bloodworth:** I would expect the Air Travel Complaints Commissioner to deal with that. He or she must report every six months. We have not specified in detail what he or she will have to do, but that office will receive large numbers of complaints.

**Senator Roberge:** That is not a complaint, it is just a suggestion. It seems that we must always go to an ombudsman or what have you. It is just a suggestion. Do you plan on having some mechanism in the regulations for putting a suggestion in the box?

**Ms Dufour:** We are exploring that, but right now we do not have mechanisms in place to count heads or to sample the way the American carriers do, in order to produce the kind of information that you are talking about. It is an interesting concept, and we will be looking into it.

**Senator Roberge:** You could do it by phases. You could say, within the next year this must be done, and within two years that must be done.

**Ms Bloodworth:** That was my reason for referring to the Air Travel Complaints Commissioner, who will be reporting every six months. I see that as a way to start.

**Senator Perrault:** I remember a few years ago we appointed a new head of the CRTC, and he said, "I bring to my new and onerous responsibilities a completely open mind. I have no television set and I do not listen to the radio very often." It would be useful for us to meet with the complaints commissioner.

**Senator Adams:** My concern relates to Canadian North and the concept of having five different shareholders. How will that work? We have two airlines, First Air and Canadian North, flying from Edmonton to Yellowknife, and Iqaluit to Ottawa. With the merger of Canadian Airlines and Air Canada, what will happen to Canadian North?

**Ms Dufour:** Madam Chair, Canadian North is not considered a wholly owned subsidiary of Canadian or Canadian Regional. It is, however, subject to the commitment made by Air Canada, in taking over Canadian, that it will continue to provide support services in the same manner as to Calm Air and to Ontario Regional. Canadian North will decide how it will continue to operate in the future. It does have access to Canadian Airlines' frequent flyer points, bookings, and so on, for as long as Canadian Airlines continues to operate as a separate brand. It is an evolving situation, so long as Air Canada meets its commitment to provide the support services in the same manner as to the other not-100-per-cent-owned regionals, so they will not evaporate from lack of services as this restructuring takes place.

m'apparaît utile d'assurer ce genre de transparence. A-t-on l'intention d'exiger dans les règlements que les transporteurs canadiens en fassent autant?

**Mme Bloodworth:** J'ose croire que le commissaire aux plaintes relatives au transport aérien s'en occupera. Le commissaire doit présenter un rapport tous les six mois. Nous n'avons pas décrit en détail toutes ses fonctions mais le bureau du commissaire recevra un très grand nombre de plaintes.

**Le sénateur Roberge:** Ce n'est pas une plainte, c'est une suggestion. Il me semble que nous devons toujours nous adresser à un ombudsman ou à qui sais-je. Ce n'est qu'une suggestion. Prévoyez-vous exiger dans les règlements la mise en place d'un mécanisme semblable à une boîte à suggestions?

**Mme Dufour:** Nous explorons l'idée, mais à l'heure actuelle nous n'avons pas de mécanismes en place qui permettent de compter les têtes ou de faire un échantillonnage comme le font les transporteurs américains, dans le but de colliger le genre d'information dont vous parlez. C'est une idée intéressante, et nous y songerons.

**Le sénateur Roberge:** Vous pourriez le faire par étapes. Vous pourriez dire, par exemple, que telle ou telle chose doit être faite d'ici un an, et telle autre d'ici deux ans.

**Mme Bloodworth:** Voilà pourquoi j'ai mentionné le commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, qui doit présenter un rapport tous les six mois. Ce serait un bon point de départ.

**Le sénateur Perrault:** Quand nous avons nommé un nouveau président du CRTC il y a quelques années, je me souviens qu'il a dit: «J'assumerai ces nouvelles et lourdes responsabilités avec une grande ouverture d'esprit. Je n'ai pas de téléviseur et j'écoute rarement la radio.» Il serait utile que nous rencontrions le commissaire aux plaintes.

**Le sénateur Adams:** Je suis préoccupé par Canadian North et l'idée d'avoir cinq actionnaires différents. Comment cela fonctionnera-t-il? Nous avons deux sociétés aériennes, First Air et Canadian North, qui assurent la liaison d'Edmonton à Yellowknife, et d'Iqaluit à Ottawa. Que deviendra Canadian North à la suite de la fusion de Lignes aériennes Canadien et Air Canada?

**Mme Dufour:** Madame la présidente, Canadian North n'est pas considérée comme une filiale à 100 p. 100 de Canadien ou de Canadien Régional. Cette société est toutefois assujettie à l'engagement pris par Air Canada, lorsqu'il prendra contrôle de Canadien, de continuer à offrir des services de soutien de la même façon à Calm Air et à Ontario Régional. Canadian North décidera comment elle continuera à fonctionner à l'avenir. Elle aura effectivement accès aux points de grand voyageur et aux réservations de Lignes aériennes Canadien et ainsi de suite, tant que la société Lignes aériennes Canadien continuera de fonctionner comme entité séparée. La situation évolue, et tant qu'Air Canada continuera à respecter son engagement d'assurer des services de soutien de la même façon qu'aux autres sociétés régionales qui ne sont pas des filiales à 100 p. 100, elles ne disparaîtront pas par suite de l'absence des services dans le cadre de cette restructuration.



**Senator Adams:** If it is not in competition with Air Canada, but connected to Air Canada, how will that work?

**Ms Dufour:** It will be up to Air Canada in the future to decide what kind of a commercial relationship it wishes to have with an independent Canadian North, but that is down the road right now because Canadian North is still linked to Canadian Airlines, which still operates.

**Senator Adams:** We have spoken about the commissioner, and the ombudsman, and now we have the observer. How will these different positions function?

**Ms Bloodworth:** There are two different offices, senator. First is the Air Travel Complaints Commissioner, and that will be someone in the existing CTA. It is not a new organization. That person will deal with passenger complaints. When you travel on an airline, if they lose your luggage or bump you and so on, that is the kind of complaint with which he or she will deal.

The observers are more available to advise the minister as to the whole restructuring. I do not see them dealing with individual complaints, although they may have some comments on the number and volume of complaints or something like that. Those are the two separate functions.

**Senator Adams:** If we send in a complaint, we may not get the answer the same day. It could take three or four months. This person will report to the minister only every six months.

**Ms Bloodworth:** That person will submit a report to the minister every six months, but will deal with complaints every day. The report to the minister is not what he would do about a complaint. We expect that that office will operate a large part of the time as a mediator, trying to resolve things between airline and passenger, and that would not wait for any report to the minister. He or she will not need approval from the minister to do that.

**Senator Adams:** If I lost my luggage going up to Rankin Inlet, if I could not get it for three days, could that be delivered to my home today or tomorrow?

**Ms Bloodworth:** I know the agency has a 1-800 line now, and I suspect the complaints commissioner will have one as well. They can explain to you what they have in mind.

**The Chairman:** Thank you very much for appearing before us.

Our next witnesses are from the Canadian Association of Airline Passengers.

**Mr. Michael Janigan, Executive Director, Public Interest, Advocacy Centre, Canadian Association of Airline Passengers:** Madam Chair, generally, we are heartened by the legislative response of the government and the minister to the vexing problem of airline dominance.

**Le sénateur Adams:** Si elle n'est pas en concurrence avec Air Canada mais liée à Air Canada, comment cela fonctionnera-t-il?

**Mme Dufour:** Il appartiendra à Air Canada à l'avenir de décider le genre de relation commerciale qu'elle souhaite entretenir avec une société indépendante Canadian North, mais ce sera pour plus tard car à l'heure actuelle Canadian North est toujours liée à Lignes aériennes Canadien, qui fonctionne toujours.

**Le sénateur Adams:** Nous avons parlé du commissaire, et de l'ombudsman et maintenant nous avons l'observateur. Comment ces différents postes fonctionneront-ils?

**Mme Bloodworth:** Il y a deux bureaux différents, sénateur. Le premier est celui du commissaire aux plaintes sur le transport aérien, et il s'agira d'un membre de l'Office actuel des transports du Canada. Il ne s'agit pas d'une nouvelle organisation. Cette personne s'occupera des plaintes des passagers portant sur la perte de bagages ou le fait d'avoir été évincé et ainsi de suite.

Les observateurs ont surtout pour rôle de conseiller le ministre au sujet de l'ensemble de la restructuration. Je ne crois pas qu'ils s'occuperont des plaintes des particuliers bien qu'ils puissent avoir certains commentaires au sujet du nombre et du volume des plaintes ou quelque chose du genre. Il s'agit de deux fonctions distinctes.

**Le sénateur Adams:** Si nous envoyons une plainte, nous risquons de ne pas recevoir de réponse le jour même. Cela pourrait prendre trois ou quatre mois. Cette personne fera rapport au ministre seulement tous les six mois.

**Mme Bloodworth:** Cette personne présentera un rapport au ministre tous les six mois, mais s'occupera des plaintes chaque jour. Le rapport au ministre ne porte pas sur la façon dont il traiterait une plainte. Nous nous attendons à ce que ce bureau agisse surtout comme médiateur afin de tâcher de régler des problèmes entre la société aérienne et le passager. Il ne s'agit pas du genre de mesure pour laquelle on attendrait de faire rapport au ministre. Cette personne n'aura pas besoin de l'approbation du ministre pour traiter les plaintes.

**Le sénateur Adams:** Si je perdais mes bagages en me rendant à Rankin Inlet, si j'étais privé de mes bagages pendant trois jours, pourrait-on les livrer chez moi aujourd'hui ou demain?

**Mme Bloodworth:** Je sais que l'agence a maintenant une ligne 1-800, et je pense que le commissaire aux plaintes en aura une aussi. Ils pourront vous expliquer ce qu'ils envisagent.

**La présidente:** Merci beaucoup d'avoir comparu devant nous.

Nos prochains témoins sont des représentants de l'Association canadienne des passagers aériens.

**M. Michael Janigan, directeur exécutif, Intérêts publics, Centre de défense des intérêts, Association canadienne des passagers aériens:** Madame la présidente, de façon générale, nous trouvons encourageante la solution législative proposée par le gouvernement et le ministre au problème frustrant de la domination dans l'industrie du transport aérien.

We understand the problems facing the minister in designing the framework for the “brave new world” of airline services. The government seems to be guided by the twin goals of removing barriers to market entry in order to encourage the development of workable competition, and instituting consumer protection to prevent monopoly pricing or other consumer-unfriendly practices. The consumer protection rules should act, as much as possible, as a proxy for workable competition without unduly hampering the operations of the merged airlines.

Our focus today is on some of the problems that we see with respect to the text of the bill itself. These items, we believe, may pose some significant problems in the future if the bill goes forward in this fashion. To that end, we have circulated some speaking notes that contain the summary of amendments and policy changes that we seek.

The first item deals with proposed section 66(1), which provides that any individual may complain in writing to the agency. The agency may then order a remedy in accordance with the provisions of the bill. We are concerned that a procedure for the hearing of a complaint concerning unreasonable fares is nowhere to be found in the bill. It is unclear whether or not it provides for some minimal procedural requirements of at least *audi alteram partem* — hearing both sides — and the ability to respond to the complaints, or the responses of the licensing company.

We believe that minimal procedural requirements should be in place to ensure that the agency provides a full and fair hearing for any complaint concerning airline fares. At a minimum, the complainants and the interested parties should have a full exchange of information with the licensee and be able to respond to the same. Accordingly, we have suggested an amendment that includes the words “After hearing the complaint before ordering the remedy.”

Dealing with proposed subsection 66(3)(c), we believe that it is important for the Canadian Transportation Agency to hear all relevant evidence. The subsection provides a definition of all of the evidence that is to be heard by the agency in considering the complaint, and this primarily refers to historical data.

I do not have the entire text of the relevant proposed section reproduced in our speaking notes, but I can refer to that. It may clarify that point. Proposed section 66 (3) says:

When making a finding under subsection (1) or (2) that a fare, cargo rate, or increase in a fare or cargo rate published or offered in respect of a domestic service between two points is unreasonable, or that a licensee is offering an inadequate range of fares or cargo rates in respect of domestic service between two points, the agency shall consider

(a) historical data respecting fares or cargo rates applicable to domestic services between those two points;

Nous comprenons les problèmes auxquels fait face le ministre pour ce qui est de concevoir la structure qui encadrera le «meilleur des mondes» des services de transport aérien. Le gouvernement semble être guidé par un double objectif: éliminer les obstacles à l'entrée sur le marché de manière à encourager le développement d'une concurrence effective, et assurer la protection du consommateur afin d'empêcher l'établissement de prix de monopole ou d'autres pratiques qui défavorisent le consommateur. Les règles sur la protection du consommateur devraient, dans toute la mesure du possible, compenser l'absence de concurrence efficace sans entraver outre mesure les activités des sociétés aériennes fusionnées.

Notre intention aujourd'hui est de vous parler de certaines dispositions du projet de loi qui risquent à terme de poser des problèmes importants si elles ne sont pas immédiatement modifiées. Nous vous avons fait distribuer des notes qui résument les modifications et les changements que nous souhaitons.

Notre premier point concerne la proposition de paragraphe 66(1) visant le dépôt de plaintes. Sur dépôt d'une plainte, l'office peut ordonner un remède conformément aux dispositions du projet de loi. Nous jugeons inquiétant de ne trouver nulle part dans le projet de loi une procédure d'audition de plaintes pour prix excessifs. Il ne semble pas prévoir au minimum une procédure d'*audi alteram partem* — d'audition des deux parties — ni de procédure de réponse aux plaignants pas plus qu'au groupe ayant émis la licence.

Nous croyons qu'il faut prévoir une procédure minimale pour garantir une audience en bonne et due forme en cas de plainte concernant les prix pratiqués par une compagnie aérienne. Au minimum, il devrait y avoir échanges réciproques d'informations entre les plaignants et le licencié. En conséquence, nous suggérons d'ajouter les mots «l'office peut, par ordonnance après audience de la plainte».

S'agissant de la proposition d'alinéa 66(3)c), nous croyons important que l'Office des transports du Canada entende tous les témoignages pertinents. L'alinéa définit tous les facteurs que l'office doit prendre en compte lors de l'examen de la plainte et pour l'essentiel il s'agit de données relatives à l'historique de la situation.

Dans nos notes ne figure pas l'intégralité du texte de cette proposition de paragraphe mais je peux vous le lire. Cela vous permettra peut-être de mieux comprendre. La proposition de paragraphe 66(3) dit:

Pour décider, au titre des paragraphes (1) ou (2), si le prix, le taux ou l'augmentation de prix ou de taux publiés ou appliqués à l'égard d'un service intérieur entre deux points sont excessifs ou si le licencié offre une gamme de prix ou de taux insuffisante à l'égard d'un service intérieur entre deux points, l'Office tient compte

a) de renseignements relatifs aux prix ou aux taux appliqués antérieurement à l'égard des services intérieurs entre ces deux points;



(b) Fares or cargo rates applicable to similar domestic services by the licensee and by one or more licensees, using similar aircraft, including terms and conditions of carriage and, in the case of fares, the number of seats available at those fares;

(b.1) the competition from other modes of transportation, if the finding in respect of a cargo rate, an increase in a cargo rate or a range of cargo rates; and

(c) any other information that may be provided by the licensee, including information that the licensee provides under section 83.

This sets out the evidence on which the agency may rule, and limits its ability to consider relevant evidence, including government and private studies, and university sources that may deal with cost allocation issues in the airline industry. All of those go for naught. All that can be considered is the historical data, the data from similar domestic services, or any other information that may be provided by the airline.

It is a very limited inquiry into what may be a reasonable rate. I can foresee circumstances in which you are looking at situations involving reasonable rates where you may want to have reference to U.S. or international sources, or studies in the industry that show applicable costs for particular routes.

Due to the way in which the bill is worded now, the agency will be severely limited in its ability to rule on whether a fare is reasonable based on the historical data. We are all aware that there has been dissatisfaction with the ability of the pre-existing duopoly to effectively discipline the market with respect to prices. Nobody, I think, can say at this time that some of the current basic fares on routes such as through the major urban centres are reasonable.

All of that information will be in the form of historical data, which will support a finding that the fare is reasonable rather than unreasonable. Data that may show that the fare currently is unreasonable will be precluded by the way this is drafted.

We have suggested an amendment to include a provision that allows the agency to look at other evidence. It should be provided in proposed section 66 (3) that the agency may look at information provided by any person that may be relevant for the making of a finding under subsection (1) or (2).

We also would like to draw the attention of the committee to proposed section 66 (5). It is rather unusual, in that it provides that the agency shall consider any representations that the licensee has made with respect to what is reasonable in the circumstances. One would ordinarily expect that the agency would consider submissions on unreasonableness, but would consider them from all parties that may be involved in the complaint process.

By implication, this proposed section provides that the agency is statutorily required to hear submissions only from the licensee company on reasonableness. We believe that that would be patently unfair.

b) des prix ou des taux applicables à l'égard des services intérieurs similaires offerts par le licencié et un ou plusieurs autres licenciés utilisant des aéronefs similaires, y compris les modalités de transport et, dans le cas de prix, le nombre de places offertes à ces prix;

b.1) de la concurrence des autres moyens de transport si la décision vise le taux, ou l'augmentation du taux ou la gamme de taux, et

c) des autres renseignements que lui fournit le licencié, y compris ceux qu'il fournit au titre de l'article 83.

Cet énoncé de facteurs sur lesquels l'office peut fonder sa décision l'empêche de prendre en compte d'autres facteurs pertinents, comme par exemple des études gouvernementales, privées ou universitaires traitant des questions d'allocation de coûts dans l'industrie aérienne. Elles sont nulles et non avenues. Seuls peuvent être pris en compte les facteurs historiques, les données sur des services intérieurs analogues, ou tout autre renseignement que lui fournit le licencié.

Pour déterminer qu'un prix est raisonnable, c'est très limité. Je peux fort bien imaginer les circonstances dans lesquelles il serait intéressant de faire des comparaisons avec les États-Unis ou des exemples internationaux, ou des exemples dans l'industrie de coûts applicables pour des liaisons particulières.

De la manière dont le projet de loi est actuellement libellé, l'office sera sévèrement limité pour déterminer sur la base de facteurs historiques si un prix est oui ou non raisonnable. Nous avons tous en mémoire le mécontentement provoqué par l'incapacité du duopole préexistant à véritablement discipliner le marché en matière de prix. Je crois qu'actuellement personne ne peut affirmer que certains des prix pour les liaisons desservant les principaux centres urbains sont raisonnables.

Tous ces renseignements seront sous la forme de facteurs historiques qui viendront soutenir la conclusion qu'un prix est raisonnable et non pas excessif. Le texte actuel interdira de prendre en compte les facteurs pouvant montrer que le prix est excessif.

Nous suggérons une modification permettant à l'office de prendre en compte d'autres facteurs. Il faudrait que la proposition de paragraphe 66(3) autorise l'office à examiner des renseignements fournis par toute personne susceptible de l'aider à prendre sa décision conformément aux paragraphes (1) ou (2).

Nous aimerions également attirer l'attention de votre comité sur la proposition de paragraphe 66(5). C'est une disposition assez inhabituelle dans la mesure où elle prévoit que l'office tient compte des observations du licencié sur les mesures qui seraient justifiées dans les circonstances. On s'attendrait à ce que l'office, dans la procédure de plainte pour prix excessifs, tienne compte des observations de toutes les parties intéressées.

Implicitement, cette proposition de paragraphe stipule que statutairement l'office n'est tenu par la loi d'entendre que les observations du licencié justifiant les prix pratiqués. Nous considérons que ce serait totalement injuste.



We have suggested an amendment that would allow the agency to hear any representations with respect to what is reasonable in the circumstances. Certainly, that would remove the suggestion that the licensee is the only party that can make submissions as to reasonableness of fares.

We have also suggested that the agency itself should be responsible for approving all fare increases where the licensee is the only carrier providing domestic service between two points, within the meaning of the bill. We are guided by the principle that where an important public service is being operated in a monopoly fashion, it should not be up to passengers to obtain reasonable rates. It should be the responsibility of the regulatory agency. It may well subject existing fares to a complaint procedure, but we suggest that increases in fares should be subject to the approval of the agency before they are levied.

Proposed section 86 (1) of the bill authorizes the agency to take corrective measures with respect to problems involving conditions of carriage, lost luggage, et cetera. The government made this amendment with a view to importing a remedy to the agency to deal with these matters. We are at a loss to understand why this particular remedy is in a proposed section that only deals with international service.

I understand that the regulations themselves provide for the contents of the tariff. There is an argument that through the rather circuitous route of using regulations, one could find the remedy in the act. However, I must admit that it will take better minds than mine to figure out why the remedy would not be provided in the proposed legislation, especially since it addresses the very service that you are concerned to discipline.

We suggest that "domestic service" be inserted. We have set out the suggested wording to make it perfectly clear that the agency will have the ability to take corrective measures with respect to domestic service, as well as international service.

Those are our suggested amendments to address the problems that we see in the bill. Most of them are of a housekeeping variety. There certainly is, I suppose, a policy suggestion with respect to all increases in fares should be approved.

Primarily, we see some difficulties with the way in which the government intends this bill to work with the current amendments. I will be pleased to answer any questions on that.

**Senator Forrestall:** These are not things easily overlooked, they are very important principles. Why do you think that they were not dealt with in the bill? Do you have any view on that?

**Mr. Janigan:** There may be a different response to each of the issues. Perhaps it was intended that the complaint procedure with respect to fares should be restricted simply to looking at historical data or data from the company itself.

Nous suggérons une modification qui autoriserait l'office à entendre toutes les observations à charge ou à décharge dans les circonstances. Cela éliminerait la suggestion que le licencié est la seule partie pouvant faire des observations sur le caractère justifié des prix.

Nous suggérons également que l'Office ait seul la responsabilité d'approuver toutes les augmentations de prix lorsque le licencié est le seul transporteur offrant un service intérieur entre deux points, tel que le définit le projet de loi. Nous sommes guidés par le principe selon lequel, lorsqu'un service public important est assuré par un monopole, ce ne devrait pas être aux passagers de revendiquer des prix raisonnables. Ce devrait être la responsabilité de l'office de réglementation. Il peut très bien assujettir les prix existants à une procédure de plainte, et nous suggérons que toute augmentation de prix soit préalablement assujettie à l'approbation de l'office.

La proposition de paragraphe 86(1) du projet de loi autorise l'office à prendre des mesures correctives en cas de problèmes de conditions de transport, de perte de bagages, et cetera. Le gouvernement a proposé cette modification pour que l'office ait un remède à sa disposition pour régler ce genre de problèmes. Nous n'arrivons pas à comprendre la raison pour laquelle ce remède particulier figure dans une proposition de paragraphe qui ne concerne que le service international.

Je crois savoir que ce sont les règlements eux-mêmes qui stipulent ce qui doit figurer dans le tarif. Selon certains, en empruntant la voie relativement indirecte des règlements, on arrive à trouver le remède dans la loi. D'autres le pourront peut-être mais je dois admettre mon impuissance à comprendre la raison pour laquelle ce remède ne peut être offert dans la loi elle-même, surtout qu'il concerne le service même que vous voulez discipliner.

Nous suggérons d'insérer «service intérieur». Nous proposons un libellé qui rend parfaitement clair que l'office pourra prendre des mesures correctives concernant aussi bien le service intérieur que le service international.

Ce sont les modifications que nous proposons pour régler les problèmes que nous voyons dans ce projet de loi. Pour la majorité d'entre elles, ce sont des modifications techniques. Je suppose, qu'on peut parler de modifications de politique quand nous proposons d'assujettir à approbation toutes les augmentations de prix.

Pour l'essentiel, nous entrevoyons certaines difficultés dans la manière dont le gouvernement entend faire fonctionner ce projet de loi avec les modifications actuelles. Je me ferai un plaisir de répondre à toutes questions sur ce sujet.

**Le sénateur Forrestall:** Ce ne sont pas des choses facilement négligeables, ce sont des principes très importants. Pourquoi pensez-vous qu'elles n'ont pas été réglées dans le projet de loi? Est-ce que vous avez une idée?

**M. Janigan:** Il y a peut-être une réponse différente à chacune de ces questions. L'intention était peut-être de limiter la procédure de plainte concernant les prix au seul facteur historique ou au seul facteur relatif au licencié lui-même.

**Senator Forrestall:** That has been historically the case, of course.

**Mr. Janigan:** Yes. However, the main problem was that the previous section was inadequate for a variety of reasons, primarily because it dealt with basic fares. You could not deal with any other problems.

If you want a process, particularly in a monopoly circumstance, to ensure that rates are reasonable, historical data is useful. Data from the company is useful, but I do not think it is the only source of information when an agency is deciding whether charges are appropriate.

**Senator Forrestall:** You refer to other institutions, academic mainly. Are you suggesting here reasons for the development of centres of expertise? There are already a number of university professors who are keenly interested in this type of question and this type of process. Are you thinking of extending to them, through the proposed legislation, an incentive to spur them on to greater involvement?

**Mr. Janigan:** That may well be. Ordinarily, agencies themselves control the kind of relevant evidence that they want to hear. This is very unusual in a utility or quasi-utility format. Certainly, the agency, at its own behest, may wish to have expert testimony.

There are a number of outstanding academics who deal with the very vexing issues associated with cost allocation. Those experts can assist in making the kind of rulings that we would expect regarding reasonable rates. Certainly, we would like to see that happen, but we think it is precluded by this very restrictive evidentiary limitation.

**Senator Forrestall:** Have you raised these several points with the department?

**Mr. Janigan:** Yes, we have. We have circulated this as part of our previous brief to the House committee. We have received no response to our letters.

**Senator Forrestall:** Did the standing committee in the other place respond in a positive or negative way? Presumably these suggestions were put to them as well?

**Mr. Janigan:** Unfortunately, our attendance before the committee coincided with the fervour around the ombudsman and the complaints commissioner issue, which seemed to suck all the oxygen out of any other issues in the committee.

**Senator Forrestall:** Perhaps that is a reason to hear from the minister or the department again.

**Senator Spivak:** They are here. Why not ask them?

**Senator Forrestall:** It would be nice to have an answer to that. I have no objection.

In another context, I am interested in safety and security in the air business. The higher our standards of excellence, and the more people who are interested in such questions, the better the conditions will be. Why not apply that attitude toward the

**Le sénateur Forrestall:** Évidemment c'est ce qui s'est toujours produit.

**M. Janigan:** C'est exact. Cependant, le problème avec l'ancien texte de la disposition c'est qu'il n'était pas satisfaisant et ce pour diverses raisons, surtout parce qu'il traitait des tarifs. On ne pouvait donc pas se pencher sur d'autres problèmes.

Si vous voulez un processus, tout particulièrement lorsqu'il y a un monopole, visant à assurer que les tarifs sont raisonnables, les données historiques sont utiles. Les données provenant de l'entreprise sont utiles, mais je ne crois pas que ce soit la seule source de renseignements lorsqu'il s'agit de décider si les tarifs exigés sont appropriés.

**Le sénateur Forrestall:** Vous parlez d'autres institutions, principalement des universités. Dites-vous que la création de centres d'expertise serait justifiée? Un certain nombre de professeurs d'université s'intéressent vivement déjà ce genre de chose et à ce type de processus. Songez-vous à encourager leur plus grande participation par l'entremise de cette mesure législative?

**M. Janigan:** Ce serait possible. Habituellement, les organisations elles-mêmes contrôlent le type de témoignage qu'elles veulent entendre. C'est très rare dans un format de service public. Certainement, l'office, sur sa demande, voudra peut-être entendre les experts.

Il y a plusieurs universitaires remarquables qui se penchent sur les questions frustrantes associées à la répartition des coûts. Ces experts peuvent aider les responsables à prendre les décisions anticipées concernant des tarifs raisonnables. Nous aimerions certes que cela se produise, mais nous croyons que c'est impossible en raison des limites très strictes imposées aux témoignages.

**Le sénateur Forrestall:** Avez-vous soulevé ces nombreux problèmes avec des représentants du ministère?

**M. Janigan:** Oui. Nous l'avons d'ailleurs mentionné dans le mémoire que nous avons présenté au comité de la Chambre. Nous n'avons reçu aucune réponse à nos lettres.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que le comité permanent de l'autre endroit a répondu de façon positive ou négative à vos commentaires? Je suppose que ces suggestions leur ont également été formulées?

**M. Janigan:** Malheureusement, lors de notre témoignage devant le comité, on parlait beaucoup de l'ombudsman et de la question des plaintes au commissaire, et cela a semblé attirer toute l'attention du comité.

**Le sénateur Forrestall:** Peut-être serait-il bon d'entendre à nouveau ou le ministre ou ses fonctionnaires.

**Le sénateur Spivak:** Ils sont ici. Pourquoi ne pas leur demander?

**Le sénateur Forrestall:** Ce serait bien d'avoir une réponse à cette question. Je ne m'y oppose pas.

Dans un autre contexte, je m'intéresse à la sécurité dans le secteur du transport aérien. Plus nos normes d'excellence sont élevées, et plus les gens s'intéressent à de telles questions, plus les conditions s'amélioreront. Pourquoi ne pas avoir la même attitude



development of air fares? In the old days of secrecy, no one would breathe a word about the cost formulas, or how they were developed. Those days are gone. It is fairly easy now for anyone to add up the fixed and variable costs.

**The Chairman:** Those witnesses will be back.

**Senator Callbeck:** You say you talked to the department and you also made a presentation to the committee in the other place. Did you receive any response from the department?

**Mr. Janigan:** No, they did not respond to this package of amendments that were before the committee and circulated to the department before we attended before the committee.

**Senator Callbeck:** I, like Senator Forrestall, certainly would be interested in hearing their response.

You expressed a concern about how the public will be made officially aware of this complaint process. I think that is a problem.

**Mr. Janigan:** At a minimum, the licensing conditions would require airlines to be responsible for publicizing the complaint process, both in a ticket manifest form, as well as in pivotal locations where they deliver service in airports across Canada.

The complaints process itself should be well handled. For example, the competition commissioner offers a 1-800 number and a quick response with assistance in processing any complaints that may arise.

There must be public education about the existence of this avenue of help. It should not be left to the last airline staff person who speaks to the customers to tell them that, if they are not happy, they can go there. It should be approached in a very proactive fashion.

Access to the appropriate window for complaints should also be made available on the Internet, so that passengers can use the on-line complaints procedure when they get home.

**Senator Callbeck:** Have you had discussions with the department about this?

**Mr. Janigan:** We have not had discussions on that specific measure.

**Senator Callbeck:** You have spoken publicly in support of a passenger bill of rights. How would you see that enforced and monitored in Canada?

**Mr. Janigan:** It could be put in place for the conditions of carriage for every airline licensed to fly in Canada. It could be policed in the same way as the limited conditions are proposed to be policed in this particular bill.

When airlines fall below the standards required in the conditions of carriage, a remedy may be sought through the Canadian Transportation Agency. Whether the remedy is financial

en ce qui a trait à l'établissement des tarifs aériens? Dans le bon vieux temps où tout était confidentiel, personne ne parlait des formules utilisées ou comment on en venait à ces chiffres. Les temps ont changé. Il est relativement facile à quiconque de nos jours de calculer les coûts variables et les coûts fixes.

**La présidente:** Nous entendrons à nouveau ces témoins.

**Le sénateur Callbeck:** Vous dites que vous avez parlé au ministère et que vous avez également présenté un mémoire au comité de l'autre endroit. Avez-vous reçu une réponse du ministère?

**M. Janigan:** Non, les fonctionnaires n'ont pas répondu à cette série de modifications que le comité étudiait et, qui avaient été remises au ministère avant que nous ne comparaissons devant le comité.

**Le sénateur Callbeck:** Tout comme le sénateur Forrestall, j'aimerais bien connaître leur réponse.

Vous dites que vous vous inquiétez de la façon dont le public sera renseigné sur la procédure de plaintes. Je crois que c'est un problème.

**M. Janigan:** Tout au moins, les conditions d'attribution de licence devraient être telles que les compagnies aériennes seraient chargées de faire connaître la procédure de plaintes, à la fois dans le billet et également aux endroits où ils offrent des services dans les aéroports dans tout le pays.

La procédure de plaintes devrait être bien organisée. Par exemple, le commissaire de la concurrence a une ligne zénith, 1-800, avec réponse rapide et ce service assure une aide à l'égard du traitement des plaintes.

On doit renseigner le public sur l'existence de ce service. Il ne faudrait pas qu'on laisse le dernier employé des lignes aériennes à être en contact avec les voyageurs leur dire que s'ils ne se sont satisfaits ils pensent recourir à ce service. Il faudrait en fait anticiper les problèmes.

L'accès au mécanisme de plaintes approprié devrait également être offert sur l'Internet, pour que les passagers puissent utiliser la procédure de plaintes en ligne lorsqu'ils rentrent chez eux.

**Le sénateur Callbeck:** Avez-vous discuté de la question avec le ministère?

**M. Janigan:** Nous n'avons pas abordé cette question en particulier.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez appuyé publiquement une charte des droits des passagers. À votre avis, comment une telle charte pourrait-elle être mise en oeuvre et son application surveillée au Canada?

**M. Janigan:** Pour avoir le droit d'assurer le transport des passagers au Canada toutes les lignes aériennes devraient s'engager à respecter cette charte. On pourrait surveiller son application de la même façon que l'on propose de surveiller l'application de diverses conditions dans ce projet de loi.

Lorsque les compagnies aériennes ne respectent plus les normes établies dans les conditions de transport, on peut demander à l'Office des transports du Canada d'y voir. Que la décision soit



or injunctive would be up to the agency, but there would be something up front.

All passengers would be aware of the particular standards that airlines must respect and that are applicable across the board. You would not have a circumstance where a carrier such as Air Canada, which has traditionally provided high quality service over all, would be kept to a higher standard than some of its competitors, in particular some of its international charter competitors.

**Senator Spivak:** I am thinking particularly of proposed paragraph 86(1)(h), for example. Does the Competition Tribunal have different rules?

The distribution of powers among the three agencies makes the process difficult. Ultimately, many of the questions addressed to the Canadian Transportation Agency are on competition, so why are they not within the purview of that tribunal? What is the distinction for the distribution of powers? How do you assess it?

**Mr. Janigan:** Primarily, the competition commissioner is concerned with conduct on the part of an airline that tends to lessen competition or to remove a competitor from the market.

That conduct might take the form of reducing air fares, or attempting to squeeze access to key bottle-neck facilities, or misleading advertising. There is a whole host of ways in which the competition commissioner may act.

In these proposed sections, the agency is primarily geared to looking at whether or not a fare is reasonable from the standpoint of whether or not consumers are being gouged by the fact that there is no competitive service and the airline can charge whatever it pleases because it will not suffer a loss of market share.

**Senator Spivak:** Do you not feel this is a distinction without a difference? This says "traffic and tariffs, fares, rates, charges and terms and conditions of carriage" — hopefully, it should be for domestic and international service. Those are issues of competition. Is the Competition Tribunal precluded from looking at this? I forget how those powers are triggered. Can they look at anything they choose?

**Mr. Janigan:** The commissioner is concerned with whether or not the actions of a dominant airline impede competitive entry or impede someone from competing. In this circumstance, the concern is based on the fact that with no competition, you might be charging a higher price than is reasonable. It may be that charging a higher price will encourage competitive entry, but it will be unfair to the customer. In that circumstance, the Canadian protection agency will step in to try to ensure that the price is lowered. For example, there may also be circumstances where the agency finds that the fare is reasonable but the competition commissioner finds that it is predatory pricing. It is a difficult fit.

**Senator Spivak:** What is the point of splitting these powers up? Obviously, there are issues of consumer protection involving loss of luggage, scheduling, and so on. However, when you are

sous forme d'injonction ou d'amende, c'est à l'office qu'il appartient de se prononcer sur la question, mais on saurait qu'il existe un recours.

Tous les passagers seraient au courant des normes que doivent respecter les compagnies aériennes; les mêmes normes vaudraient pour tous les intervenants. Par exemple un transporteur comme Air Canada, qui a toujours assuré des services de qualité supérieure dans l'ensemble, serait tenu de respecter des normes plus élevées que certains des affréteurs qui lui font concurrence pour les vols internationaux.

**Le sénateur Spivak:** Je pense particulièrement à l'alinéa 86(1)(h); est-ce que les règles du Tribunal de la concurrence sont différentes?

La répartition des pouvoirs entre les trois organismes rend le processus plutôt difficile. Nombre des questions posées à l'Office des transports du Canada touchent la concurrence, et j'aimerais savoir pourquoi ces questions ne relèvent alors pas du Tribunal? Pourquoi cette répartition des pouvoirs? Qu'en pensez-vous?

**M. Janigan:** Le commissaire de la concurrence s'intéresse au comportement d'une compagnie aérienne qui vise à limiter la concurrence ou à faire disparaître un concurrent du marché.

Ce comportement pourrait prendre la forme d'une réduction des tarifs aériens, d'efforts pour monopoliser l'accès à certaines installations, ou le recours à la publicité trompeuse. Le commissaire de la concurrence peut intervenir de maintes façons.

Dans les dispositions proposées, l'office serait chargé d'étudier si un tarif est raisonnable, c'est-à-dire si on demande aux consommateurs de payer un prix raisonnable plutôt qu'un prix abusif simplement parce qu'il n'y a pas de concurrence et que la ligne aérienne peut imposer les tarifs qui lui plaît parce qu'elle ne perdra pas sa part du marché.

**Le sénateur Spivak:** Ne pensez pas que c'est une distinction un peu facile? On dit dans cet alinéa: «le trafic et les tarifs, prix, taux, frais et conditions de transport» —, il y a lieu d'espérer que cela vise à la fois le transport lié au service intérieur et le transport international. Il s'agit de question de concurrence. Empêche-t-on le tribunal de se pencher sur ces questions? J'oublie quel est le mécanisme de déclenchement pour l'intervention d'un de ces intervenants. Peuvent-ils étudier ce que bon leur semble?

**M. Janigan:** Le commissaire doit se demander si les mesures prises par la compagnie aérienne dominante entrave l'arrivée d'un nouveau concurrent ou les activités de ses concurrents. Dans le cas qui nous occupe, cette situation est fondée sur le fait que faute de concurrence, une compagnie aérienne peut décider d'exiger des tarifs exorbitants. Il se peut qu'en imposant des tarifs plus élevés on encouragera ainsi l'apparition de nouveaux concurrents, mais cela serait injuste pour le consommateur. Dans ces circonstances, l'office de protection interviendra pour assurer que l'on baisse les prix. Par exemple, il se pourrait que dans certaines circonstances on conclut que le tarif est raisonnable mais que le commissaire de la concurrence juge qu'il s'agit d'un prix abusif. C'est difficile.

**Le sénateur Spivak:** Mais pourquoi partager ces pouvoirs? Il est évident qu'il y a des questions de protection des consommateurs comme la perte de valises, les horaires, et aux

looking at fares, those are competitive issues. I do not understand it.

I agree with you. I cannot see why proposed paragraph 86(1)(h) does not include domestic traffic. We will ask that question again later. Could it be because this is covered in another area that we do not see here before us? That is an addition for international travel, and perhaps the domestic part is somewhere else in the act?

**Mr. Janigan:** The brief answer that I received when I made enquiries on this is that the regulations provide what may be contained within the tariffs. It is a tracing manoeuvre, where you go from the regulations back into the legislation in order to have the remedial measures contained here apply to domestic service. For the life of me, I cannot understand the legal argument where you would use regulations to import a remedy that is contained within the act itself to an entirely different circumstance. It may be that an explanation exists, but I have not found it yet. For the purpose of clarity, it seems to me, particularly as it has been announced several times, that this is what the agency will be doing. You should insert "domestic service" into this.

**Senator Spivak:** Speaking of regulation, I do not know what your interests are here in terms of consumers, but how do you view the ability in this bill of the minister or the Governor in Council to have the discretion, simply by regulation, to raise the foreign ownership of Air Canada to 49 per cent?

**Mr. Janigan:** Unfortunately, the foreign ownership issue is not one on which our coalition has come to a position, or studied in any empirical way so that our comments would be of assistance to the committee. You would best be guided by other minds on that subject.

**Senator Furey:** My question pertains to section 86(1). Like Senator Spivak, I am somewhat confused. I believe your concern is that the agency may not be able to regulate fares and tariffs for domestic service?

**Mr. Janigan:** No. The primary concern is with respect to the proposed section that involves corrective measures. That is the new section that has been put into the act that authorizes the agency to take corrective measures. That is the section that the minister said will deal with problems involving cancelled flights, loss of baggage. The agency will be able to deal with that in that fashion.

Those remedies are imported into clause 8, which, in its opening language, deals with international and not domestic service.

**Senator Furey:** Does it not go on in subparagraphs (i) and (ii) to include all service?

**Mr. Janigan:** No; I do not believe so.

**Senator Furey:** "...suspension by the Agency of any tariff, fare, rate or charge". It is the same thing again in "providing for the establishment and substitution by the Agency of any tariff, fare, rate or charge..." It is worded clumsily, but it seems to me that it would capture domestic as well as international service.

choses du genre. Cependant, en matière de tarifs, il s'agit de concurrence. Je ne comprends pas vraiment.

Je suis d'accord avec vous. Je ne vois pas pourquoi l'alinéa 86(1)h) n'inclut pas le transport lié au service intérieur. Nous poserons à nouveau cette question plus tard. Est-ce parce que cette question est abordée dans une autre disposition que nous n'avons pas dans ce texte? On ajoute le transport international et il se pourrait le transport lié au service intérieur figure dans une autre disposition de la loi.

**M. Janigan:** Lorsque j'ai posé la question, on m'a répondu que les règlements prévoyaient ce que les tarifs pouvaient contenir. Vous devez passer des règlements à la loi pour savoir quels sont les correctifs qui s'appliquent aux vols intérieurs. Je ne vois pas comment vous pouvez vous servir des règlements pour appliquer des mesures correctives prévues dans la loi, à des circonstances entièrement différentes. Il y a peut-être une explication, mais je ne l'ai pas encore découverte. Par souci de clarté, d'autant plus que cela a été annoncé plusieurs fois, il faudrait préciser ce que fera l'office. Il faudrait inclure les mots «service intérieur».

**Le sénateur Spivak:** À propos de la réglementation, je ne sais pas quels intérêts vous défendez au nom des consommateurs, mais pensez-vous que ce projet de loi permet au ministre ou au gouverneur en conseil de porter la propriété étrangère d'Air Canada à 49 p. 100 par simple voie de règlement?

**M. Janigan:** Malheureusement, nous n'avons pas pris position au sujet de la propriété étrangère, ni n'avons étudié cette question de façon à pouvoir en parler. D'autres que nous seront mieux placés pour vous conseiller.

**Le sénateur Furey:** Ma question porte sur le paragraphe 86(1). Comme le sénateur Spivak, je ne comprends pas très bien. Vous craignez, je crois, que l'office ne puisse pas réglementer les tarifs des vols intérieurs?

**M. Janigan:** Non. Nous nous soucions surtout des dispositions concernant les mesures correctives. Il s'agit du nouveau sous-alinéa qui autorise l'office à prendre des mesures correctives. C'est la disposition qui permet au ministre de prendre des mesures pour résoudre les problèmes d'annulation de vols et de perte de bagages. L'office pourra alors intervenir.

Ces mesures correctives sont importées dans l'article 8 qui vise le service international et non pas le service intérieur.

**Le sénateur Furey:** Les deux services ne sont-ils pas inclus aux sous-alinéas (i) et (ii)?

**M. Janigan:** Non, je ne le crois pas.

**Le sénateur Furey:** [...] suspendre des tarifs, prix, taux ou frais». On répète ensuite «établir de nouveaux tarifs, prix, taux ou frais en remplacement de ceux annulés». Le libellé est maladroit, mais j'ai l'impression que cela s'applique au service intérieur aussi bien qu'au service international.



**Mr. Janigan:** I would be concerned that as it reads here, particularly the opening lines, it may not be worded as elegantly as possible.

**Senator Furey:** It is clumsily worded, but if you were to read it carefully, it would include international and domestic flights.

**Mr. Janigan:** I cannot pretend to be an expert on the precise provisions of this bill in terms of the application of the terms "tariff, fare, rate or charge," but it seems to me that there is some difficulty with the way it is worded in the remedial sections in applying that back to a domestic circumstance, particularly in the way "domestic service" is used throughout the act itself.

**Senator Adams:** I want further clarification. When you talk about an agency, are you talking about the CTA?

**Mr. Janigan:** The Canadian Transportation Agency.

**Senator Adams:** We have the CTA. I do not know how much influence Bill C-26 will have if it is passed. There is a policy whereby the airline is awarded anything that it requests — for example, when rates rise or when another airline asks for permission to fly into other communities or to other cities. It is the CTA that approves these types of requests. Does the CTA also regulate how the airlines will operate? They have nothing to do with rates and freight costs, especially where I live, where you mostly travel with freight on a plane.

I do not know how the airline will go to the CTA to explain that the per kilogram rate from Ottawa to other places will be much more. If they hand it to the other company, and that airline hands it off to another company, that will be very expensive. How will that system work?

Are you concerned about what will happen to the rates for freight after we pass Bill C-26?

**Mr. Janigan:** I would defer this question to Michael Murphy, another member of our association.

**Mr. Michael Murphy, President, Safety Interest, Advocacy Centre and member of the Canadian Association of Airline Passengers:** Honourable senators, as I understand it, the safety aspects of flight that you are speaking about would be regulated by Transport Canada, whereas the freight fees would be regulated by the CTA.

**Senator Adams:** Up north it is usually cheaper to tell an airline that you will be shipping so much weight over a year, as opposed to per flight. In that way you tend to get a better price.

My concern is that if Bill C-26 is passed in its present form, rates may be increased significantly for the shipping of freight.

**Mr. Janigan:** I do not know if the bill or the commitments deal with that problem. Certainly it bears further scrutiny.

**Senator Perrault:** Are there other examples in the world today of nations that have gone through the process of converting a duopoly into a monopoly? In your research, did you draw from the experience of other jurisdictions?

**M. Janigan:** Je crains que ce libellé, surtout le début, ne soit pas très élégant.

**Le sénateur Furey:** Il est maladroit, mais si vous le lisez attentivement, cela vise autant les vols internationaux que les vols intérieurs.

**M. Janigan:** Je ne prétends pas être un expert en ce qui concerne l'application des «tarifs, prix, taux ou frais» que mentionne le projet de loi, mais étant donné la façon dont les dispositions concernant les mesures correctives sont libellées, je vois mal comment cela s'applique aux vols intérieurs, compte tenu de la façon dont l'expression «service intérieur» est utilisée dans la loi.

**Le sénateur Adams:** Je voudrais davantage de précisions. Lorsque vous parlez d'un office, vous parlez de l'OTC?

**M. Janigan:** L'Office des transports du Canada.

**Le sénateur Adams:** Nous avons l'OTC. Je ne sais pas quelle influence le projet de loi C-26 aura s'il est adopté. La compagnie aérienne a l'habitude d'obtenir tout ce qu'elle demande, par exemple, lorsque les tarifs augmentent ou lorsqu'une autre ligne aérienne demande la permission de desservir d'autres villes. C'est l'OTC qui approuve ce genre de demande. Est-ce que l'OTC réglemente également la façon dont les compagnies aériennes fonctionneront? L'office n'a rien à voir avec le tarif-marchandises, surtout dans ma région où l'avion dans lequel vous voyagez transporte généralement du fret.

Je ne vois pas comment la compagnie aérienne va aller expliquer à l'OTC que le tarif au kilogramme d'Ottawa vers une autre ville va largement augmenter. Si elle confie le transport du fret à une autre compagnie qui le confiera à son tour à une autre, ce sera très coûteux. Comment cela va-t-il fonctionner?

Vous inquiétez-vous de ce qu'il adviendra du tarif-marchandises, une fois le projet de loi C-26 adopté?

**M. Janigan:** Je demanderais à Michael Murphy, un autre membre de notre association, de répondre à cette question.

**M. Michael Murphy, président, Sécurité publique, Centre de défense des intérêts et membre de l'Association canadienne des passagers aériens:** Honorables sénateurs, si j'ai bien compris, les questions concernant la sécurité seront réglementées par Transports Canada tandis que le tarif-marchandises sera réglementé par l'OTC.

**Le sénateur Adams:** Dans le nord, il coûte généralement moins cher de dire à la compagnie aérienne que vous allez expédier un certain poids de fret au cours d'une année plutôt que par vol. Vous obtenez généralement un meilleur prix.

Je crains que si le projet de loi C-26 est adopté sous sa forme actuelle, le tarif-marchandises n'augmente dans une large mesure.

**M. Janigan:** Je ne sais pas si le projet de loi règle ce problème. Cela mérite certainement d'être examiné de plus près.

**Le sénateur Perrault:** Y a-t-il actuellement dans le monde d'autres pays qui ont converti un duopole en monopole? Avez-vous examiné ce qui s'est passé ailleurs?



**Mr. Janigan:** I am afraid we have not done that, senator, nor have we studied a specific example.

**The Chairman:** Mr. Janigan, Mr. Murphy, thank you both for appearing today.

Our next witnesses are Mr. Mackay and Mr. Everson. We will hear your presentation and then senators will ask questions.

**Mr. J. Clifford Mackay, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada:** Honourable senators, first let me thank you for the opportunity to speak to you today. Let me say a little about the Air Transport Association of Canada. We represent commercial aviation in the country. Within our membership, we pretty much have all commercial airlines, of which there are approximately 60 in Canada that fly scheduled passengers of one kind or another.

We also represent many other commercial aviation operators, everything from helicopters to small charters to flight schools. We have a broad-ranging membership with regard to aviation in the country.

We are Canada's major civil aviation organization, and as such, we are also very involved with other international carriers, whether U.S., European, or Pacific-based. We work routinely with international organizations such as IATA and ICAO.

With the emergence of Air Canada as the owner of Canadian and the dominant carrier in the domestic market, the government felt obliged to create a legislative response to that situation. In addition to putting Air Canada's undertakings with regard to employees and services into legislation, the bill also strengthens the powers of the Canadian Transportation Agency and the Competition Bureau to guard against price gouging and predatory practices.

ATAC and its members do not oppose this bill. The enormous presence of Air Canada in the market clearly justifies some sort of response from government. Moreover, we believe that the regulatory clauses of the bill, notably proposed sections 66 for the CTA and 104 of the Competition Act have been carefully written and vetted to permit regulatory authorities to act only where there is the greatest likelihood of a problem. This was an issue of concern and we commend the drafters for doing a difficult job reasonably well.

We did seek some amendments before the standing committee in the House. Our proposed amendments all related to points where we thought the bill stepped over the "magic line" between sensible caution and unnecessary intrusion into the marketplace by a regulator.

For example, we urged the House committee to remove or amend the provision in proposed section 66, which allows for a complaint against an air freight monopoly. We argued that the provision ignored the real competition that exists between air

**M. Janigan:** J'ai bien peur que nous ne l'ayons pas fait, sénateur. Nous n'avons pas non plus étudié d'exemple particulier.

**La présidente:** Monsieur Janigan et monsieur Murphy, merci à tous deux d'être venus aujourd'hui.

Nos témoins suivants sont M. Mackay et M. Everson. Nous allons écouter votre exposé après quoi les sénateurs vous poseront des questions.

**M. J. Clifford Mackay, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada:** Honorables sénateurs, je voudrais d'abord vous remercier de nous avoir invités à prendre la parole devant vous. Je voudrais vous parler un peu de l'Association du transport aérien du Canada. Nous représentons l'aviation commerciale du pays. Nous comptons parmi nos membres la quasi-totalité de la soixantaine de compagnies aériennes commerciales qui font le transport régulier de passagers.

Nous représentons également un grand nombre des autres exploitants des services d'aviation commerciale allant des hélicoptères aux écoles de pilotage en passant par les petits affrêteurs. Nos membres représentent les divers secteurs de l'aviation.

Nous sommes la principale organisation de l'aviation civile canadienne et, à ce titre, nous collaborons de très près avec les autres transporteurs internationaux qu'ils soient américains, européens ou asiatiques. Nous travaillons couramment avec des organismes internationaux comme l'IATA et l'OACI.

Air Canada devenant le propriétaire de Canadien et le transporteur dominant du marché national, le gouvernement s'est senti obligé de réagir par voie législative. En plus de légiférer à l'égard des employés et des services d'Air Canada, le projet de loi consolide les pouvoirs de l'Office des transports du Canada et du Bureau de la concurrence pour protéger le public contre les prix exorbitants et les mesures d'éviction.

L'ATAC et ses membres ne s'opposent pas à ce projet de loi. L'énorme présence d'Air Canada dans le marché justifie certainement une intervention du gouvernement. De plus, nous croyons que les dispositions du projet de loi, surtout l'article 66 concernant l'OTC et l'article 104 de la Loi sur la concurrence ont été soigneusement rédigés et formulés de façon à permettre aux organismes de réglementation d'intervenir uniquement là où le risque de problème est le plus sérieux. C'est une question qui nous préoccupait et nous félicitons les rédacteurs de s'être tirés raisonnablement bien de cette tâche difficile.

Nous avons demandé certaines modifications au comité permanent de la Chambre. Les amendements que nous avons proposés portaient tous sur les dispositions où, selon nous, le projet de loi dépassait la limite entre la simple prudence et une intrusion inutile des autorités dans le marché.

Par exemple, nous avons exhorté le comité de la Chambre à supprimer ou à modifier la disposition de l'article 66 permettant de porter plainte contre un monopole de transport du fret. Nous avons fait valoir que cette disposition ne tenait pas compte de la

freight and other forms of freight transportation, particularly trucking.

There are few locations in Canada where shippers do not have alternatives for freight. We are pleased to say that those representations seem to have been taken into account.

We also asked that changes that would have obliged a carrier to remain in the market for 120 days after a decision to withdraw be amended. We argued that this would deter carriers from commencing a new service into a community, and therefore would almost have the reverse effect of what was intended, which was to try to encourage and stabilize service into smaller communities.

The House of Commons committee agreed with this point of view and amendments were made accordingly, which we think achieves both ends. There is now much more flexibility to enter a market, and at the same time, some certainty for smaller communities about levels of service.

With these changes in Bill C-26, the government has provided stronger powers to the regulators to respond to problems, should they arise. It still provides freedom in a relative level playing field for other competitors. We believe that this is a crucial element to the bill, that it does not give up on the competition as the key agent for the development of the airline industry.

In its broader context, Bill C-26 should be understood basically as a defensive bill. It prepares the government to deal with bad news, whether it is predatory practices, price gouging, mass layoffs, or service reductions.

Bill C-26 does not do anything about stimulating good news in our industry. This bill does not address the need to support competition through changes in the domestic marketplace. We all realize that competition is the best solution to the problems of the airline sector. The best regulators in the world cannot force carriers to try new markets, experiment with new services, or fight each other on a fair and level playing field in the marketplace.

We believe strongly that the consumer's best friend is not the regulator, but the competition in the marketplace. The Minister of Transport has made it clear that he wishes to see more competition in the air carrier marketplace, and so do we. Wishing will not make it come true.

There needs to be a clear and deliberate effort to adjust policies to support competition. We have begun to identify an agenda of items that should be acted upon to finish the task started by Bill C-26.

concurrence existant entre le fret aérien et les autres modes de transport du fret, notamment le camionnage.

Il y a quelques endroits au Canada où les expéditeurs n'ont pas de choix pour le transport des marchandises. Nous sommes heureux de dire qu'on a semblé tenir compte de nos instances.

Nous avons également demandé que des changements qui auraient forcé un transporteur à demeurer dans un marché pendant 120 jours après qu'il ait pris la décision de se retirer, soient modifiés. Nous avons dit que cela dissuaderait les transporteurs de lancer un nouveau service vers une collectivité, ce qui aurait presque l'effet inverse de ce qu'on recherchait, soit d'encourager et de stabiliser les services vers les plus petites collectivités.

Le comité de la Chambre des communes était d'accord avec cette opinion et des modifications ont été apportées en ce sens, ce qui à notre avis nous permet d'atteindre les deux objectifs visés. Il existe actuellement beaucoup plus de marge de manoeuvre pour celui qui veut s'implanter dans un nouveau marché, et cela permet également d'offrir un certain degré de certitude aux petites collectivités quant aux niveaux de service.

En apportant ces modifications au projet de loi C-26, le gouvernement a accordé des pouvoirs plus importants aux responsables de la réglementation leur permettant ainsi de réagir face aux problèmes susceptibles de se présenter. Cependant, le projet de loi assure une certaine liberté sur le marché qui est relativement égal pour les autres intervenants. Nous croyons qu'il s'agit d'un élément très important du projet de loi, car il doit reconnaître que la concurrence est un élément clé de l'épanouissement du secteur du transport aérien.

Dans un contexte plus général, le projet de loi C-26 doit être perçu comme étant un projet de loi défensif. Il prépare le gouvernement à composer avec des mauvaises nouvelles, qu'il s'agisse de pratiques de prix abusifs, de compagnies qui profitent de la situation, de la mise à pied d'un grand nombre d'employés, ou encore de réductions de service.

Le projet de loi C-26 n'offre absolument pas de bonnes nouvelles à notre secteur. Il ne parle pas du besoin d'appuyer la concurrence en apportant des changements au marché intérieur. Nous savons tous que la concurrence est la meilleure solution aux problèmes que connaît le secteur du transport aérien. Les meilleurs responsables de la réglementation au monde ne peuvent pas forcer les transporteurs à se rendre vers de nouveaux marchés, à lancer de nouveaux services, ou à se livrer concurrence en fonction de règles du jeu uniformes.

Nous croyons sincèrement que le meilleur ami du consommateur n'est pas le responsable de la réglementation, mais la concurrence sur le marché. Le ministre des Transports a dit clairement qu'il désire une plus vive concurrence chez les transporteurs aériens, et nous sommes du même avis. Cependant, vous le savez, ce n'est pas avec des si qu'on va à Paris.

Il faut faire un effort clair et délibéré pour adapter les politiques pour appuyer la concurrence. Nous avons commencé à identifier une série de questions qui devraient être étudiées pour terminer, en fait, le processus qui a été entamé par le projet de loi C-26.



I remind the committee of the structure of the industry. One CEO recently compared us to a barbell. Air Canada occupies one end of the bar, providing services of all kinds at almost all price levels. At the other end of the bar are a number of carriers such as WestJet, Canada 3000, Royal, and Transat. If you have been following this in the newspapers, you will be aware that two or three more carriers may emerge in the next few months. Most of the other carriers provide services of either a specific nature or at the low end of the price range.

As the president of WestJet is fond of saying, his competition is not the high-priced services, it is the family car. His fares must be cheap enough to lure people on to an airline instead of driving or staying home. That is true for most carriers I have listed.

Cost control is absolutely critical for ensuring the growth of small air carriers in Canada. Rising costs limit competition. If you want to entrench a monopoly, let the costs go up. That will be the result, because they will be the only ones able to provide the service.

The minister has made it clear that he does not anticipate a major change regarding access to Canada for foreign carriers. The only way to get the benefits of greater competition in the near future is to look for ways and means to promote more competition in the domestic marketplace.

ATAC has begun to urge the government to create an agenda for domestic competition. This agenda includes a variety of measures that would reduce carrier costs. As we have been discussing, a dollar saved by a small carrier has a greater impact than the same dollar saved by a larger carrier such as Air Canada.

Almost every province, with the notable exception of Ontario, has reduced fuel taxes, or is in the process of doing so. The U.S. government has begun to do the same. Economists almost universally condemn these taxes as inefficient and inappropriate.

The federal government has yet to reduce its tax of 4 cents a litre. This is not a major item for the federal government from a fiscal point of view. However, it is significant for small carriers in this country. Larger carriers are able to purchase fuel in low-tax jurisdictions. If the economics make sense, they even freight fuel. Small carriers do not have the option. These kinds of taxes are only hurting the small guy.

We have also been talking to the Department of Finance about some of the provisions under the GST for the purchase of aircraft and parts. The GST means smaller companies must finance an additional 7 per cent of the purchase, which would be in the millions of dollars. The company will get the GST credit back, but

J'aimerais rappeler en quelques mots au comité la structure de l'industrie. Un PDG nous a récemment comparés à une barre à disque. Air Canada se trouve à une extrémité de la barre, offrant des services tous genres à pratiquement tous les prix. À l'autre extrémité de la barre on trouve divers transporteurs comme WestJet, Canada 3000, Royal et Transat. Si vous avez suivi les nouvelles dans les journaux, vous savez que deux ou trois transporteurs de plus apparaîtront peut-être d'ici quelques mois. La majorité des autres transporteurs offrent des services soit d'une nature particulière ou à prix très réduits.

Comme le président de WestJet aime bien dire, la concurrence qu'il offre ne concerne pas les services de gamme très dispendieux, mais plutôt moyens. Ses tarifs doivent être économiques pour encourager les passagers à voyager par avion plutôt que prendre leur voiture ou rester à la maison. C'est la même situation pour la majorité des transporteurs que j'ai nommés.

Le contrôle des coûts revêt une importance critique si l'on veut assurer la croissance des petits transporteurs aériens au Canada. L'augmentation des coûts limite la concurrence. Si vous voulez avoir un monopole, laissez les coûts grimper. Ce sera le résultat, parce qu'ils seront les seuls qui seront en mesure d'offrir les services.

Le ministre a clairement dit qu'il ne prévoit pas de changement important en ce qui a trait à l'accès au Canada par les transporteurs étrangers. La seule façon d'avoir dans un proche avenir une plus grande concurrence et les avantages qui en découlent, c'est de trouver des moyens de faire la promotion d'une plus vive concurrence au sein du marché canadien.

L'ATAC presse désormais le gouvernement d'encourager la concurrence intérieure. Nous lui proposons une gamme de mesures qui réduiraient les coûts pour les transporteurs. Comme nous l'avons dit, un dollar qu'économise un petit transporteur va plus loin que le même dollar qu'économise un grand transporteur comme Air Canada.

Presque toutes les provinces, avec l'exception notable de l'Ontario, ont réduit les taxes sur le carburant, ou sont sur le point de le faire. Le gouvernement américain a commencé à faire la même chose. Presque tous les économistes jugent ces taxes inefficaces et contre-indiquées.

Le gouvernement fédéral n'a pas encore réduit sa taxe de 4 c. le litre. D'un point de vue financier, il ne coûterait pas beaucoup au gouvernement fédéral de le faire. Cependant, cela aurait un effet considérable sur les petits transporteurs de notre pays. Les grands transporteurs peuvent acheter leur carburant dans des pays où la taxe est peu élevée. Ils peuvent même le transporter lorsque les conditions économiques le justifient. Les petits transporteurs n'ont pas cette possibilité. Ce genre de taxes ne nuit qu'aux petits transporteurs.

Nous avons également discuté avec le ministère des Finances de certaines dispositions relatives à la TPS pour l'achat d'aéronefs et de pièces. La TPS oblige les petites entreprises à déboursier 7 p. 100 de plus à l'achat, ce qui se chiffre à des millions de dollars. La compagnie touche un remboursement de la



that takes from one to three months. In the meantime, they must take on the extra financing cost.

From a federal government point of view, there is no net fiscal benefit to the Crown. Yet, it is another impediment to smaller companies and their ability to grow and prosper. We believe the government should seriously look at these sorts of modest changes as a means of trying to improve competition.

The largest item on our agenda is the rising costs of airports. These costs are the fastest rising costs in operating statements. They are of serious concern to all our members, especially the very substantial funds that the federal government itself is extracting from airline passengers. Through the balance of this decade, the federal government will take \$3.6 billion out of the national airport system in rents, for which it provides no significant services.

This year alone the government is expected to take in \$228 million in revenue from the airport system. The best estimates are that revenue will be approaching half a billion dollars a year by the year 2010. This scenario is not sustainable for the industry, particularly for smaller users.

Through the devolution process, the government shifted the huge cost of airport maintenance from the taxpayer to the user. I hasten to say that we fundamentally agree with that policy. As a result, there has been an enormous explosion of capital projects.

There is approximately \$8 billion of capital works underway in the airport system across Canada. In years past, that would have been financed by the taxpayer, or not at all. Today, it is the users who are shouldering the costs. To add additional billions in these costs to the users, while they are confronting other very large costs, would clearly disrupt the economics of the industry. In particular, it places a heavy load on the very carriers that the government should be trying to encourage. We need to have a look at rents and where those costs are going in the future.

I talked about how carriers such as WestJet need to keep costs low to make business plans work. The airport costs are particularly serious for low-fare carriers because they tend to cycle through their aircraft more often each day, and pay proportionately more for landing fees or other airport charges.

The government needs the powers of Bill C-26 to protect the consumer. However, it also needs an agenda to stimulate competition in the domestic industry.

We think the bill before you has done half the job, and there is another half to be done. We commend those other items to your consideration.

TPS, mais il lui faut attendre de un à trois mois. Entre-temps, elle doit absorber tous les coûts supplémentaires.

Le gouvernement fédéral n'en retire aucun avantage financier net. Cependant, c'est une entrave pour les petites entreprises qui veulent croître et prospérer. Nous croyons que le gouvernement doit envisager sérieusement ce genre de changement modeste qui aurait pour effet d'intensifier la concurrence.

Notre préoccupation première tient à l'augmentation des coûts aéroportuaires. Dans nos bilans, ces coûts sont ceux qui augmentent le plus vite. Ils préoccupent vivement tous nos membres, surtout les recettes très substantielles que le gouvernement fédéral lui-même perçoit des passagers. Au cours des dix prochaines, le gouvernement fédéral va percevoir 3,6 milliards de dollars des aéroports nationaux, en échange de quoi il ne fournit aucun service d'importance.

Rien que cette année, on s'attend à ce que le gouvernement touche 228 millions de dollars en recettes du système aéroportuaire. D'après les estimations les plus optimistes, ces recettes vont atteindre un demi-milliard de dollars par année d'ici 2010. Voilà une situation qui ne saurait durer pour l'industrie, particulièrement pour les petits transporteurs.

Par suite du transfert des responsabilités, le gouvernement fait payer à l'usager, et non plus au contribuable, le coût énorme de l'entretien des aéroports. Je m'empresse de dire que nous sommes essentiellement d'accord avec cette politique. Il en est résulté une explosion sans précédent des projets d'immobilisation.

Dans le système aéroportuaire du Canada, de grands travaux sont présentement en cours pour une valeur approximative de 8 milliards de dollars. Par le passé, le contribuable aurait payé la note, ou n'aurait rien payé du tout. Aujourd'hui, ce sont les usagers qui écopent de la facture. Ajouter des milliards de dollars supplémentaires en coûts aux usagers, alors qu'ils doivent déjà absorber d'autres coûts énormes, aurait nettement pour effet de perturber la santé financière de l'industrie. En particulier, on impose ainsi de lourdes obligations aux transporteurs que le gouvernement devrait s'efforcer d'encourager. Nous devons examiner les loyers et nous interroger sur l'évolution future de tels coûts.

Je vous ai dit comment les transporteurs comme WestJet doivent garder leurs coûts au minimum pour réaliser leur plan d'affaires. Les coûts aéroportuaires sont particulièrement onéreux pour les transporteurs à rabais étant donné qu'ils ont tendance à utiliser leurs aéronefs plus souvent chaque jour, et ils paient proportionnellement davantage pour les droits d'atterrissage ou autres services aéroportuaires.

Le gouvernement a besoin des pouvoirs que lui donne le projet de loi C-26 pour protéger le consommateur. Cependant, il lui faut également un plan pour stimuler la concurrence dans l'industrie aérienne intérieure.

Nous pensons qu'avec ce projet de loi, nous avez fait la moitié du travail, et il faut maintenant faire l'autre moitié. Telles sont les réflexions que nous portons à votre attention.

**Senator Forrestall:** I wish to start with the growing costs of airports. In your studies and in your work, is there any single element within the airport structure itself that really stands out as being the principal reason for increased costs? Or is it as you have said — the whole costing structure of government not doing anything and the private sector having to run to catch up?

**Mr. Mackay:** I think that the primary cost pressure that we have seen in the last several years is a result of this massive expansion on the capital side. I am not arguing that that was not necessary, and will not continue to be necessary. However, it has imposed a very large cost burden on the airports and on the industry generally.

Notwithstanding that, new regulations, for example policing and complex new security screening for the detection of high-tech explosives, will increase costs. Those costs must be absorbed by the companies or travelling public, and usually, it is some combination of the two.

We are not arguing that that is not legitimate. We should be avoiding any costs that do not contribute legitimately to a more efficient and cost-effective airport structure. One area we suggest looking at is the way in which the government is recouping rents on the airports. The government owns the assets, but is not operating and maintaining them. They are being maintained and operated by airport authorities and being paid for by users. A balance needs to be found, and we are arguing that we are out of whack there a little.

**Senator Forrestall:** These are not small problems for organizations. Some uncharitable person suggested that the profit really lies in being the general manager of those massive businesses. They pay themselves reasonable well. I understand that the board members do also.

The problem with the soil at the Halifax International Airport, should that have been a capital matter for the taxpayers of Canada generally to share? Should it have come out of general revenues?

That is a legitimate argument to make. It follows the public policy argument that this is an essential service in Canada and that airports and the integrity of that infrastructure are important to the country broadly. The problem, obviously, was that the government did not have the money. This solution is a much better, long-term one, but we are living with some of the pressures that it has created. In general, my members would agree that this is a better solution than the classic government solution, because there is more dialogue today about the nature of the capital plan. As well, there are a number of financing mechanisms that can be used by an airport authority that would not be available to the government.

**Le sénateur Forrestall:** J'aimerais d'abord parler de l'augmentation des coûts aéroportuaires. Dans vos études et dans votre travail, avez-vous noté un élément en particulier, au sein de la structure aéroportuaire proprement dite, qui motive l'augmentation de ces coûts? Ou est-ce attribuable, comme vous dites, à toute la structure d'établissement des coûts, caractérisée par l'apathie du gouvernement et le secteur privé qui doit se montrer ingénieux pour rattraper le terrain perdu?

**M. Mackay:** Je pense que le principal facteur d'augmentation ces dernières années tient à l'expansion massive des projets d'immobilisation. Je ne dis pas que ce n'était pas nécessaire et que ça ne sera pas nécessaire à l'avenir. Cependant, ces grands travaux ont obligé les aéroports et l'industrie en général à faire des déboursés très considérables.

En outre, de nouveaux règlements, par exemple en ce qui a trait au maintien de l'ordre et au nouveau système de sécurité complexe pour la détection des explosifs pointus, vont faire augmenter les coûts. Ces coûts doivent être absorbés par les compagnies aériennes ou le public voyageur. Et habituellement, c'est une combinaison des deux.

Nous ne disons pas que ce n'est pas légitime. Mais il faut éviter toute dépense qui ne contribue pas légitimement à la création d'une structure aéroportuaire plus efficiente et plus économique. Nous proposons entre autres au gouvernement de repenser la façon dont il perçoit les loyers aéroportuaires. Le gouvernement possède les actifs, mais ce n'est pas lui qui les exploite ou les entretient. Ce sont les autorités aéroportuaires qui sont chargées de l'entretien de l'exploitation des structures, et ce sont les usagers qui paient la note. Il faut trouver un certain équilibre, et nous faisons valoir que nos obligations sont quelque peu disproportionnées ici.

**Le sénateur Forrestall:** Ce ne sont pas de petits problèmes pour les entreprises. Une personne peu charitable a laissé entendre que ce sont les directeurs généraux de ces entreprises massives qui gobent tous les profits. Ces gens-là se paient raisonnablement bien. Je crois comprendre que les membres du conseil d'administration sont bien payés eux aussi.

Au sujet des sols contaminés à l'aéroport international de Halifax, les contribuables du Canada auraient-ils dû payer leur part des travaux d'assainissement? Cette dépense devrait-elle être assumée par le Trésor public?

On peut faire valoir légitimement que c'est le cas. L'on peut invoquer la politique gouvernementale et dire qu'il s'agit d'un service essentiel au Canada, et que les aéroports et l'intégrité de telles infrastructures sont importantes pour le pays en général. Le problème, de toute évidence, tenait au fait que le gouvernement n'avait pas d'argent. Cette solution est bien meilleure à long terme, mais nous devons subir certaines pressions qu'elle a suscitées. En règle générale, mes collègues sont d'accord avec moi pour dire que c'est une solution préférable à la solution classique, parce qu'il y a plus de dialogue aujourd'hui au sujet de la nature des grands travaux. De même, l'autorité aéroportuaire peut recourir à divers mécanismes de financement qui sont interdits au gouvernement.



All airports are not equal in this country. There is a big difference in the kinds of issues that we are dealing with in the large national airports compared with what we are seeing in Sydney and other small communities, where there is the legitimate problem of the viability of the service. We have raised the issue and will do so more forcefully in the near future. There are some communities where, frankly, the marketplace may not work, simply because the traffic volume is not sufficient to warrant and cover all the costs associated with a facility. I do not have an answer, but that is a real problem.

**Senator Forrestall:** You mentioned your efforts on the GST. That is particularly difficult for us at home, where we harmonized the taxes. I did not see the rest of the country doing that. Perhaps they are a lot smarter.

How are you coping with that, for example, the fuel tax? I have a lot of empathy.

**Mr. Warren Everson, Vice-President, Policy and Strategic Planning, Air Transport Association of Canada:** I will begin with the fuel tax. ATAC sponsored a large study of the fuel tax issue a couple of years ago. We did our best to paper the washrooms around Ottawa with copies of the document. In that one, and in the GST item, we are saying that if government really wants to promote domestic competition, it needs to actually do some relatively inexpensive things.

It is impossible to read from the expressions of officials what they think about a proposal. However, we are hopeful about a couple, especially the GST proposal, because it is fiscally neutral to the federal government. It is simply an administration issue, and I believe the only concerns they have are with precedent and fairness for other people who have similar issues. We are working on a paper that we will submit in the fall.

**Senator Forrestall:** For example, if the 4 cents per litre were to stay, did you give some thought to turning that 4 cents per litre over to the airport, against the capital costs? If you did think about it, what is your feeling today?

**Mr. Everson:** We try to keep it clean and not complicate it with any values — practically every jurisdiction has seen the merit of trying to ratchet down fuel tax. Even British Columbia has made substantial movements, and it is time for the federal government to consider doing so. There has been a series of reports recently that cited fuel and excise taxes as inefficient. Therefore, we are hoping we can get a reaction.

**Mr. Mackay:** We made that point you suggested specifically to the Minister of Finance, and he rejected it on the basis that the federal government does not directly tie taxes to individual items. That is their policy position to date.

Les aéroports ne sont pas tous égaux dans notre pays. Il y a une grande différence dans le genre de problèmes qui se posent dans un grand aéroport national comparativement à ce que l'on voit à Sidney et dans d'autres petites villes, où se pose le problème légitime de la viabilité du service. Nous avons soulevé cette question, et nous allons la soulever avec plus de vigueur dans un avenir prochain. Il y a des régions où, disons-le franchement, le marché est inopérant, simplement parce que le volume de trafic n'est pas suffisant pour épouser tous les coûts d'entretien d'un aéroport. Je n'ai pas de réponse, mais c'est un problème réel.

**Le sénateur Forrestall:** Vous avez mentionné les efforts que vous avez fait au niveau de la TPS. Cela est particulièrement difficile pour nous, dans notre province, où nous avons harmonisé les taxes. Cela ne s'est pas fait ailleurs au pays. Les autres provinces sont peut-être beaucoup plus intelligentes.

Comment vous débrouillez-vous avec cela, par exemple, avec la taxe sur les carburants? Je comprends parfaitement vos sentiments.

**M. Warren Everson, vice-président, Politiques et planification stratégique, Association du transport aérien du Canada:** Je vais commencer par la taxe sur les carburants. L'ATAC a commandé une grande étude sur les taxes sur les carburants il y a quelques années de cela. Nous avons fait tout en notre pouvoir pour inonder Ottawa d'exemplaires de notre texte. Dans ce texte-là, et dans celui sur la TPS, nous disons que si le gouvernement veut vraiment encourager la concurrence intérieure, il doit prendre des mesures qui sont relativement peu coûteuses.

À voir l'expression des visages des hauts fonctionnaires, il est impossible de savoir ce qu'ils pensent d'une proposition. Cependant, nous avons de l'espoir à propos de certaines d'entre elles, particulièrement celles qui concernent la TPS, étant donné qu'elle n'aura pas pour effet d'abaisser les recettes fédérales. C'est simplement une question d'administration, et je crois que les seules préoccupations des autorités ont trait à la création d'un précédent et à l'équité envers toutes les entreprises qui ont les mêmes problèmes. Nous rédigeons en ce moment un texte qui leur sera soumis à l'automne.

**Le sénateur Forrestall:** Par exemple, si l'on maintenait la taxe de 4 cents par litre, est-ce que l'on pourrait verser ces 4 cents par litre à l'aéroport, pour absorber le coût des grands travaux? Si vous y avez songé, quel est votre sentiment à ce sujet aujourd'hui?

**M. Everson:** Nous tâchons d'isoler le problème et de ne pas le compliquer en y ajoutant des éléments étrangers; en effet, presque tous les ordres de gouvernement voient l'avantage qu'il y a à abaisser la taxe sur le carburant. Même la Colombie-Britannique a pris des mesures substantielles en ce sens, et il est temps que le gouvernement fédéral envisage d'en faire autant. On a publié récemment une série de rapports qui disaient que les taxes sur le carburant et les taxes d'accise étaient inefficaces. Nous espérons donc faire bouger les choses de ce côté.

**M. Mackay:** Nous avons précisément adressé la suggestion que vous faites au ministre des Finances, et il l'a rejetée parce que le gouvernement fédéral n'établit pas de lien direct entre des taxes et des dépenses particulières. Quelle est sa position jusqu'à ce jour?



**Senator Forrestall:** It may be a policy position, but you must find a way of redistributing the wealth. We pay high fuel taxes, and yet the condition of highways in Canada is lousy, to tell you the truth. Canada's highways are becoming unsafe. People shrug it off, but that happens to be the truth. You only need to drive from Halifax to Ottawa 10 or 12 times a year, making little notes, and it becomes a horror story.

I would like to see up to 8 or 10 cents, for a 10-year period, taken out of those taxes and spent on the highways. It seems to me that there is enough tax coming out of the airports, and out of the fuel, to go a long way towards offsetting, or to easing, the limited methods of fundraising available to airport management.

I suppose very shortly we will have airport user-fees in Halifax. We will have them at a time when the number of landings and cycles are way off. Everyone suffers in the municipalities, because tax revenue is down. Sources of building that revenue are simply not there and they cannot pay the taxes, as they could under the federal system.

I am not opposed to any of these things and I think we are going in the right direction. We have made mistakes, however, and once a mistake is recognized, it must be corrected. My own view is that we have enough surpluses building up, such that not a month goes by that the federal government does not indicate another major surplus with another province.

Major surpluses come about when people are overtaxed. That happens when there are far more regimes in place than are required. I am pleased to hear that you are looking at the question of transferring some of that money. I am sorry that you did not achieve that goal.

**Senator Callbeck:** I agree with many of the things that you say. It is important to stimulate competition, especially in developing the growth of the domestic carriers. There is no question that an increase of one dollar in expenditures is much harder on a small company than on a large one.

I agree that the federal government should look at the rents and where that is headed in the next few years. I know that in Charlottetown, Prince Edward Island, there is certainly one of the highest landing fees in Canada. I believe it is the second highest.

My question is about what can be done to help develop and promote smaller airlines, but I guess you have really answered that in your brief. However, I will ask one question on the charter airlines because your organization represents them also.

**Le sénateur Forrestall:** C'est peut-être une question de politique, mais il faut trouver le moyen de redistribuer la richesse. Nous payons des taxes élevées sur le carburant, mais les routes du Canada sont dans un état lamentable, disons-le franchement. Les routes canadiennes sont de moins en moins sécuritaires. Les gens haussent les épaules, mais il se trouve que c'est vrai. Vous n'avez qu'à conduire de Halifax à Ottawa 10 ou 12 fois par année, en prenant de petites notes, et on voit tout de suite que c'est épouvantable.

J'aimerais que ces taxes augmentent à 8 ou à 10 cents, pendant 10 ans, et qu'on les utilise pour restaurer les routes. Il me semble que l'on génère suffisamment de recettes fiscales dans les aéroports, et avec les carburants, pour suppléer largement, ou améliorer, les méthodes de financement limitées dont dispose la direction aéroportuaire.

J'imagine que nous aurons très bientôt des frais aux usagers à l'aéroport de Halifax. Ces frais nous seront imposés à l'heure où le nombre d'atterrissages et de cycles diminue de beaucoup. Tout le monde souffre dans les municipalités parce que les recettes fiscales sont à la baisse. Elles n'ont tout simplement pas les moyens de trouver de nouvelles recettes fiscales, et elles ne peuvent pas payer les taxes comme elles le pourraient dans le système fédéral.

Je ne m'oppose à aucune de ces mesures, et je pense que nous sommes dans la bonne voie. Nous avons commis des erreurs, cependant, et une fois que l'on a trouvé l'erreur, il faut la corriger. À mon avis, nous avons suffisamment de surplus, et l'on en est au point où il ne se passe pas un mois sans que le gouvernement fédéral indique un autre surplus important par rapport à une province.

On dispose de grands surplus parce que les gens sont surtaxés. C'est ce qui arrive quand l'on a en place beaucoup trop de régimes fiscaux qu'il n'en faut. Je suis heureux de vous entendre dire que vous étudiez la possibilité de transférer une partie de cet argent. Je me désolé de voir que vous n'avez pas encore atteint ce but.

**Le sénateur Callbeck:** Je suis d'accord avec vous sur plusieurs plans. Il est important de stimuler la concurrence, d'encourager tout particulièrement la croissance des transporteurs intérieurs. Il ne fait aucun doute que toute augmentation des dépenses, ne serait-ce que d'un dollar, fait beaucoup plus de mal à une petite entreprise qu'à une grande.

Je suis d'accord pour dire que le gouvernement fédéral doit examiner ces loyers et s'interroger sur leur évolution future. Je sais qu'à Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard, les droits d'atterrissage comptent parmi les plus élevés au Canada. Je pense qu'ils sont au deuxième rang.

Je veux savoir ce que l'on peut faire pour contribuer à la création et à l'essor des petites lignes aériennes, mais j'imagine que vous avez déjà répondu à cette question dans votre mémoire. Cependant, je vais vous poser une question sur les compagnies de charter, étant donné que votre association les représente aussi.

There were some changes in policy for charter airlines — you can now get a single ticket. What were the other changes, and do you think they will be helpful?

**Mr. Mackay:** There were a number of changes and I will not go through them all. However, essentially, the changes put the charters pretty much on the same footing, if they choose to be, as a scheduled airline.

It used to be in the old days that, if you wanted to do a charter flight, you had to have a certain number of days prior to booking and there were many rules that made them quite different from scheduled airlines. Most of those rules have disappeared with the recent announcement of the changes in the charter policy. The one thing that you cannot do on a charter that you do on a scheduled carrier is buy your ticket directly from the company. If it is a charter flight, you still have to go through a third party, and that is called “third-party sales”.

With that exception, pretty much everything on a charter mirrors the kind of flexibility that you have for scheduled airlines. Frankly, we welcome that change, because it is one more element in the system that will allow companies to make the choice of where they fly routes and, hopefully, improve competition.

As you have seen recently, a number of charter companies are either deciding to put on new charter flights or getting into the scheduled business directly. That is a step in the right direction.

**Senator Callbeck:** You must go through a third party?

**Mr. Mackay:** Yes, if you are flying on a charter. If you wish to take a charter flight from Halifax to Vancouver, you cannot call up Canada 3000 and say, “I want a ticket on your charter flight X to go to Vancouver.” You simply call a travel agent and they arrange it. That is called third-party sales.

**Senator Callbeck:** I did not realize that. Royal Airlines comes into Prince Edward Island twice a week, but you cannot buy direct from the airline?

**Mr. Mackay:** I think that is a scheduled flight. The distinction is whether it is a scheduled flight, where they file their tariff; or a charter. Under “charter,” you do not necessarily have to fly that flight. That is the big advantage of a charter flight. If you file the tariff and it is a scheduled flight, under the regulations in Canada, that flight must go, barring an act of God, and so on.

**Senator Furey:** You indicated that you had some concerns about the intrusive nature of the provisions of proposed section 66. What would they be?

**Mr. Mackay:** Our concern was with the detail and the approach of the regulator. With anything concerning price regulation, the devil is always in the detail. It is in the regulations and in the attitude that the regulator will take to try to ensure protection for the travelling public. Frankly, we have had some

Pour les compagnies de charter, on a apporté quelques modifications à la politique — on peut, par exemple, obtenir maintenant un billet unique. Quelles étaient les autres modifications, et croyez-vous qu'elles vous seront utiles?

**M. Mackay:** On a apporté un certain nombre de changements, et je ne les commenterai pas tous. Cependant, essentiellement, ces modifications ont eu pour effet de mettre les compagnies de charter sur le même pied, si elles le désirent, que les transporteurs réguliers.

Autrefois, si l'on voulait organiser un vol nolisé, il fallait prévoir un certain nombre de jours avant les réservations, et il fallait observer plusieurs règles qui en faisaient des vols très différents des vols réguliers. La plupart de ces règles ont disparu avec les modifications récentes à la politique sur les vols nolisés. La seule chose qu'on ne peut pas faire avec un vol nolisé et que l'on peut faire avec un vol régulier, c'est acheter son billet directement de la compagnie. Si c'est un vol nolisé, il faut passer par une tierce partie, et c'est ce qu'on appelle les «ventes par des tierces parties».

À part cette exception, presque tous les éléments d'un vol nolisé présentent la même souplesse que l'on a pour un vol régulier. Franchement, nous sommes heureux de ce changement, parce que c'est un élément de plus dans le système qui permettra aux entreprises de choisir où elles veulent aller, et nous espérons que cela haussera la concurrence.

Comme vous l'avez vu récemment, un certain nombre de compagnies de charter ont décidé ou bien d'ajouter de nouveaux vols nolisés ou bien de s'engager directement dans les vols réguliers. C'est un pas dans la bonne voie.

**Le sénateur Callbeck:** Vous devez passer par une tierce partie?

**M. Mackay:** Oui, si vous prenez un vol nolisé. Si vous voulez prendre un vol nolisé de Halifax à Vancouver, vous ne pouvez pas appeler directement Canada 3000 et dire: «Je veux un billet sur votre vol nolisé X pour aller à Vancouver.» Vous téléphonez simplement à un voyageur, qui vous l'obtiendra. C'est ce qu'on appelle les ventes par des tierces parties.

**Le sénateur Callbeck:** Je ne savais pas cela. Royal Airlines dessert l'Île-du-Prince-Édouard deux fois par semaine, mais on ne peut pas acheter directement son billet de cette ligne aérienne?

**M. Mackay:** Je pense que c'est un vol régulier. Il y a une différence s'il s'agit d'un vol régulier, où le tarif est affiché; ou s'il s'agit d'un vol nolisé. Dans le régime des «vols nolisés», vous n'êtes pas obligé de mettre l'avion en piste. C'est le grand avantage d'un vol nolisé. Si vous affichez le tarif et qu'il s'agit d'un vol régulier, conformément aux règles canadiennes, cet avion doit décoller, à moins que Dieu n'en décide autrement, et le reste.

**Le sénateur Furey:** Vous vous êtes dits préoccupés dans une certaine mesure par le caractère importun des dispositions de l'article 66. Quelles sont ces préoccupations?

**M. Mackay:** Ce qui nous préoccupe, ce sont les détails et l'approche de l'organisme de réglementation. Comme cela se voit chaque fois que l'on réglemente les prix, les détails sont toujours trompeurs. Nous nous préoccupons du règlement et de l'attitude que cet organisme épousera pour assurer la protection du public



assurances that cause us to believe that they will take a sensible approach.

I will give you an example of what we were fearful about. On any one day in North America, in our industry, there are over 10,000 changed price offerings in the marketplace. That is in one day. You must understand the complexity of the pond into which you are proposing to dive.

**Senator Furey:** What gives rise to that?

**Mr. Mackay:** The concept is called "yield management." On a daily basis — sometimes even more often than that — airlines are trying to amend their capacity in their service offerings on individual routes and flights to maximize the use of the capital, because so much of our cost is fixed. That leads to these very rapid price changes. All major airlines now, for example on a weekly basis, do what they call "dump seats." You will see all of these last-minute seat sales on the Internet at outrageously low prices. The reason is they are trying to get one more person on the airplane because the airplane is going to its destination anyway. Your marginal benefit is 100 per cent. That is why pricing is a complex matter in our business. We were concerned that, if you really went too far into that morass, the regulator would be completely lost. However, we have received good assurance that they will take their job seriously, but within the realm of the "doable" and not get too carried away.

**Senator Adams:** My question may be a little different. The only way I can get home is on an airline, whereas my friend Senator Forrestall can drive home by car. It takes him about 14 hours to do so. Are you involved with airline pilots associations, for example, those in the North? I am talking about our major carriers in the North, namely, Canadian North and First Air.

**Mr. Mackay:** They are both members.

**Senator Adams:** Air Canada was about to put their rates up a couple of months ago because their rates for fuel increased. I know that different types of aircraft burn different types of fuel oil. Are the taxes raised the same per litre for all types of fuel? Does the government put the rates up for any aircraft charging an extra 4 cents a litre for fuel?

**Mr. Mackay:** I am not an expert on the fuel industry, but I will try to give you a general answer.

The 4 cents a litre to which I referred is for jet fuel, basically JP4. There is also a tax on other aviation fuel, which is for piston engines, and it is even higher. I believe it is 11 cents a litre. That tends to be related to the smaller airplanes that you will see in the North. Basically, the increase that Air Canada announced a few months ago, for 3.5 per cent, was related to the

voyageur. Franchement, nous avons reçu des assurances qui nous portent à croire que cette approche sera raisonnable.

Je vais vous donner un exemple de ce que nous craignons. Tous les jours, en Amérique du Nord, dans notre industrie, plus de 10 000 prix sont modifiés. En un jour seulement. Il faut comprendre la complexité de l'entreprise dans laquelle vous vous proposez d'embarquer.

**Le sénateur Furey:** Qu'est-ce qui cause cela?

**M. Mackay:** On appelle ce concept la «gestion du rendement». Quotidiennement — et parfois même plus souvent que cela —, les lignes aériennes essaient de modifier leur capacité dans les services qu'elles offrent sur les circuits et les vols individuels pour optimiser l'utilisation de l'équipement, étant donné qu'une proportion élevée de nos coûts sont fixés. C'est ce qui conduit à ces changements très rapides dans les prix. Toutes les grandes lignes aériennes maintenant, par exemple hebdomadairement, pratiquent ce que l'on appelle le «largage des billets». Vous allez voir toutes ces ventes de sièges de dernière minute sur Internet à des prix outrageusement bas. Cela tient au fait que les lignes aériennes essaient de combler tous les sièges, étant donné que l'avion ira à sa destination de toute façon. Votre marge de profit est alors de 100 p. 100. Voilà pourquoi l'établissement des prix est une chose si complexe dans notre secteur. Nous nous inquiétons de voir l'organisme de réglementation s'égarer complètement s'il s'engageait trop loin dans cette entreprise aussi complexe. Cependant, nous avons reçu des assurances fermes qu'il fera son travail sérieusement, mais dans les limites du «faisable» et sans perdre le nord.

**Le sénateur Adams:** Ma question est peut-être un peu différente. Le seul moyen que j'ai de rentrer chez moi est de prendre l'avion, alors que mon ami, le sénateur Forrestall, peut rentrer chez lui en voiture. Il lui faut environ 14 heures pour ce faire. Avez-vous des rapports avec les associations de pilotes, par exemple celles du Nord? Je parle de nos grands transporteurs du Nord, nommément Canadian North et First Air.

**M. Mackay:** Ces deux lignes aériennes sont membres de notre association.

**Le sénateur Adams:** Air Canada allait augmenter leurs tarifs il y a quelques mois à cause de l'augmentation des prix du carburant. Je sais que les divers types d'aéronefs consomment des types divers de carburant. Est-ce que les taxes sont les mêmes par litre pour tous les types de carburant? Le gouvernement augmente-t-il les taxes pour tous les aéronefs, et exige-t-il 4 cents de plus par litre pour tous les carburants?

**M. Mackay:** Je ne suis pas un expert de l'industrie des carburants, mais je vais tâcher de vous donner une réponse générale.

Les 4 cents par litre que j'ai mentionnés s'appliquent au carburéacteur, essentiellement le JP4. Il y a aussi une taxe sur les autres carburants d'aéronef, qui sont consommés par les moteurs à piston, et c'est encore plus élevé. Je crois que c'est 11 cents le litre. C'est surtout ce genre de petits aéronefs que l'on voit dans le Nord. Essentiellement, l'augmentation qu'Air Canada a annoncée



substantial increases in fuel costs that have taken place across the world.

Do they differentiate in terms of fuel costs between different kinds of aircraft? For the larger companies no, because they almost universally use the same fuel. For smaller companies with a mixed fleet, for example, with either piston or turbo prop aircraft, then you are into a complicated situation. Each company tries to manage their fuel strategy optimally because it is a significant cost for airline companies, no matter what their size.

**Senator Adams:** Since NAV CANADA took over all the airports, managing even some of the small communities, landing fees have increased on a yearly basis. How does that system work? Does it include ticket sales, the cost of the aircraft, and how many passengers are travelling on the aircraft? Some airlines that operate up North only transport 8 to 10 passengers; First Air can carry up to 100, as long as the plane is not carrying too much freight. How does that system work?

**Mr. Mackay:** I think you are referring to the air navigation fees.

**Senator Adams:** Yes, landing fees. They charge every aircraft runway charges, from landing a 180 Cessna up to the bigger planes.

**Mr. Mackay:** Not every airport does it in the same way, but generally speaking, there are two kinds of fees that airports charge. First, there is a terminal fee for the use of services in the terminal. The small operators do not use the terminal, so they do not pay those costs. They charge landing and take-off fees for the actual use of the runways, and so on. Generally, those fees are based on the class of aircraft on a weight basis. Depending on the airplane, you are charged accordingly.

Second, there are air navigation fees, which are different. They are for air traffic control, et cetera. Those fees are charged specifically on the type of aircraft that you are operating. You pay a different fee, for example, for a 747 than for a Beachcraft 1900 aircraft. Its based on the weight and nature of the aircraft.

**Senator Adams:** You talked about air traffic control. Some of the communities in the North do not have that system. You have to report to the local airport that you are taking off. Do you get clearance either from Montreal or before take-off as to how the system works?

**Mr. Mackay:** It depends on where you are in the North. You may clear at Edmonton. There is a major control centre there. There is another in Montreal.

il y a quelques mois, de 3,5 p. 100, était liée à l'augmentation considérable du coût du carburant qui a eu lieu partout dans le monde.

Est-ce qu'il y a une différence dans les coûts des carburants d'un aéronef à un autre? Pour les grands transporteurs, non, parce qu'ils consomment presque universellement le même type de carburant. Pour les petits transporteurs qui ont une flotte mixte, par exemple, qui ont des aéronefs avec moteur à pistons ou turbopropulseur, la situation est plus compliquée. Chaque entreprise essaie de gérer sa consommation de carburant de manière optimale, parce que c'est un coût important pour toute ligne aérienne, peu importe sa taille.

**Le sénateur Adams:** Étant donné que NAV CANADA a pris en charge la gestion de tous les aéroports, et qu'elle gère même ceux des petites localités, les redevances d'atterrissage augmentent chaque année. Comment est-ce que ça marche? Est-ce que cela est fonction du nombre de billets vendus, du coût de l'aéronef et du nombre de passagers qu'il y a à bord de l'avion? Certaines lignes aériennes qui sont présentes dans le Nord ne transportent que de huit à dix passagers à la fois; First Air peut en transporter jusqu'à 100, si l'avion ne transporte pas trop de marchandises. Comment est-ce que ça marche?

**M. Mackay:** Je pense que vous parlez des redevances de navigation aérienne.

**Le sénateur Adams:** Oui, des redevances d'atterrissage. On impose à chaque aéronef des redevances d'atterrissage, qu'il s'agisse d'un Cessna 180 ou d'un gros avion.

**M. Mackay:** Les pratiques varient d'un aéroport à un autre, mais de manière générale il y a deux genres de redevances aéroportuaires. Premièrement, il y a la redevance du terminal pour l'utilisation des services au terminal. Les petites entreprises n'utilisent pas le terminal; elles n'ont donc pas à payer ces frais. On leur impose des redevances pour l'atterrissage et le décollage, pour l'utilisation réelle des pistes, et le reste. En règle générale, ces redevances sont fonction de la catégorie de l'aéronef et de son poids. On vous impose des redevances selon le genre d'aéronef que vous avez.

Deuxièmement, il y a les redevances de la navigation aérienne, qui sont différentes. Ces redevances s'appliquent à l'utilisation de la tour de contrôle, et cetera. Elles sont expressément fonction du type d'aéronef que vous exploitez. Vous allez payer une redevance différente, par exemple, pour un 747 que pour un Beachcraft 1900. C'est selon le poids et la nature de l'aéronef.

**Le sénateur Adams:** Vous avez parlé du contrôle du trafic aérien. Certaines localités du Nord n'ont pas ce système. Il faut signaler sa position à l'aéroport local d'où vous décollez. Obtenez-vous une autorisation de Montréal avant le décollage, et est-ce ainsi que le système fonctionne?

**M. Mackay:** Tout dépend de l'endroit où vous vous trouvez dans le Nord. Il se peut que votre autorisation vous vienne d'Edmonton. Il y a là-bas un grand centre de contrôle aérien. Il y en a un autre à Montréal.

If you are looking for local service or weather service, you may very well get that through the flight specialist in some other location like Yellowknife.

If you are looking for routing services for a long north-south trip, clearly your flight will be controlled by one of the major control centres in the country. There are five, if my memory serves me correctly.

**Senator Adams:** We worked on the automatic weather station issue in this committee five or six years ago. We were told rates would fall because we would not need to pay local operating staff. Is Transport Canada still charging the same rates to airlines for the weather forecasts?

**Mr. Mackay:** I cannot give you a specific answer, but it is now NAV CANADA, a private company, that is in charge. They are in the process of reorganizing flight services into a number of centres across the country and taking advantage of telecommunications to bring costs down. We can put you in touch with the people at NAV CANADA for a more full answer to that question.

**Senator Spivak:** We heard about the airport costs way back. I am wondering whether these are actually non-profit, local agencies. Are all their costs transparent? Do you get an estimate of how they are spending their money and whether it is justified?

**Mr. Mackay:** The principle is that costs are transparent. We have been somewhat concerned about the degree of transparency in some airports. Through the government's recent review of the airport policy, we have made a number of representations. We understand that the Minister of Transport has that input under active consideration as we speak. I do not know what his decisions will be. Our representations are being considered at a senior level this month.

We are hopeful that he will reinforce the rules for transparency in airport cost bases. We think that would be a step in the right direction. It is in everyone's interest to understand the costs faced by airports. Otherwise, we do not know where the problems are. Moving in that direction is in everyone's interest.

**Senator Spivak:** Are you confident that those costs will be transparent, that they will be audited by government auditors?

**Mr. Mackay:** Generally speaking, if the government moves as we expect, the answer is yes. We do not think there will be government auditors, though, and we would not advocate government auditors. Not-for-profit organizations are subject to regulations that require pricing by cost base and publishing of methodology and models. This is very similar to what NAV CANADA has done. NAV CANADA generally works well on this front.

S'il s'agit du service local ou du service météorologique, il se peut fort bien que vous obteniez des informations d'un spécialiste d'un autre endroit. Yellowknife par exemple.

S'il s'agit des services d'acheminement pour un long parcours nord-sud, de toute évidence votre vol sera contrôlé par l'un des grands centres de contrôle aérien du pays. Il y en a cinq, si mon souvenir est exact.

**Le sénateur Adams:** Notre comité, il y a cinq ou six ans, s'est intéressé à la question des stations météorologiques automatiques. On nous a dit que les tarifs baisseraient parce qu'on ne serait plus obligé de payer le personnel local. Est-ce que Transports Canada exige encore les mêmes tarifs des lignes aériennes pour les prévisions météorologiques?

**M. Mackay:** Je ne peux pas vous donner de réponse précise, mais c'est aujourd'hui NAV CANADA, une entreprise privée, qui est responsable. Cette entreprise est en train de réorganiser ses services aériens dans divers centres du pays, et elle tire parti des télécommunications pour abaisser ses coûts. Nous pouvons vous mettre en rapport avec les responsables de NAV CANADA, qui vous donneront une réponse plus complète à cette question.

**Le sénateur Spivak:** Nous avons entendu parler des coûts aéroportuaires il y a longtemps de cela. Je me demande s'il s'agit d'organismes locaux qui sont vraiment sans but lucratif. Leurs coûts sont-ils transparents? Savez-vous comment ils dépensent leur argent, et si leurs dépenses sont justifiées?

**M. Mackay:** Le principe est tel que les coûts sont transparents. Nous nous sommes quelque peu préoccupés du degré de transparence dans certains aéroports. Dans le cadre de l'étude récente du gouvernement sur la politique aéroportuaire, nous avons fait un certain nombre d'instances. Nous croyons savoir que le ministre des Transports étudie attentivement nos observations à l'heure où nous nous parlons. Je ne sais pas ce qu'il va décider. Nos instances sont étudiées en haut lieu ce mois-ci.

Nous espérons qu'il consolidera les règles de transparence pour l'établissement des coûts aéroportuaires. Nous croyons que ce serait un pas dans la bonne voie. Il est dans l'intérêt de chacun de comprendre les dépenses qu'effectuent les aéroports. Autrement, on ne sait pas où se posent les problèmes. Avancer dans cette direction est dans l'intérêt de tous.

**Le sénateur Spivak:** Avez-vous la certitude que ces coûts seront transparents, qu'ils seront examinés par des vérificateurs du gouvernement?

**M. Mackay:** De manière générale, si le gouvernement agit dans le sens où nous voulons, la réponse est oui. Nous ne croyons pas qu'il s'agira cependant de vérificateurs gouvernementaux, et nous ne voulons pas non plus de vérificateurs gouvernementaux. Les organisations sans but lucratif sont assujetties à des règles qui les obligent à établir leurs prix selon les coûts de base et à rendre publique leurs méthodes et leurs modèles. C'est très semblable à ce que NAV CANADA a fait. NAV CANADA travaille généralement bien de ce côté.



You can find out what things cost in NAV CANADA. You can find out how they price. It does not require an army of government auditors to do so. The information is there.

If the information is not forthcoming, a user can go to the appeal process, which has some significant teeth. We are proposing that the government use that mechanism, rather than using auditors. We find that auditors just add to the cost.

**Senator Spivak:** In my own province, there have been horror stories about excessive cost in agencies and in government agencies. If there is less than severe accountability, the temptation is great to go into all kinds of things like airport expansion and building of hotels, et cetera.

**Mr. Mackay:** Let me explain how NAV CANADA works. The act to privatize NAV Canada includes a set of principles against which prices must be determined. A pricing methodology is defined in the act.

There is also provision to appeal. If we as users do not believe they have followed the rules of the game, we can appeal to the CTA. If we win the appeal, they do not get their price increase. They must start all over again. That is a significant commercial disincentive to a company.

We are proposing a similar kind of regulation for airports. We like the self-regulating nature and it is in the airport's best interests to follow the rules because of the significant consequences.

**Senator Spivak:** Accountability is also an important issue.

**Mr. Mackay:** Yes, it is.

**Senator Spivak:** I asked this question of the minister, too. Do you think that Air Canada, having 85 per cent of the market, should also be in the discount market?

What do you think about further divestiture of airlines? They still have all those regional airlines. What is your view on that in terms of competition and prices?

It seems to me that air fares have skyrocketed since privatization, rather than the other way around. Now we are in a monopoly situation, with regulation, which is where we were way back when. That is no substitute for competition.

Do you think the discounts and divestitures might improve the competitive atmosphere?

**Mr. Mackay:** On the discount issue, we already have WestJet. It looks like we will have CanJet, and we may have a third, Sky Services, which is a discount business service.

Vous pouvez savoir combien les choses coûtent à NAV CANADA. Vous pouvez savoir comment elle établit ses prix. On n'a pas besoin d'une armée de vérificateurs gouvernementaux pour faire cela. Les informations sont là.

Si un utilisateur n'obtient pas les informations qu'il veut, il peut recourir à un processus d'appel, qui dispose de moyens de contrainte importants. Nous proposons que le gouvernement utilise ce mécanisme plutôt que de faire appel à des vérificateurs. Nous constatons que les vérificateurs ne font qu'alourdir les coûts.

**Le sénateur Spivak:** Dans ma propre province, on a entendu des choses épouvantables au sujet des coûts excessifs qu'exigeaient des organismes gouvernementaux. Si la reddition de comptes n'est pas rigoureuse, l'on est vivement tenté de procéder à des travaux grandioses, comme des expansions aéroportuaires, la construction d'hôtels, et cetera.

**M. Mackay:** Permettez-moi de vous expliquer comment fonctionne NAV CANADA. La loi privatisant NAV Canada comportait un ensemble de principes régissant l'établissement des prix. La loi définit la méthode d'établissement des prix.

Il y a aussi des recours. Si nous, les usagers, pensons que NAV CANADA ne respecte pas les règles du jeu, nous pouvons en appeler à l'OTC. Si nous gagnons en appel, NAV CANADA n'a pas le droit d'augmenter ses prix. Elle doit tout recommencer. Cela a un effet dissuasif important.

Nous proposons le même genre de règlement pour les aéroports. Nous aimons bien le principe de l'autoréglementation, et il est dans l'intérêt supérieur de l'aéroport de se conformer aux règles, étant donné que, dans le cas contraire, les conséquences sont graves.

**Le sénateur Spivak:** La reddition de comptes est aussi une question importante.

**M. Mackay:** En effet.

**Le sénateur Spivak:** J'ai posé la même question au ministre. Croyez-vous qu'Air Canada, avec sa part de marché qui s'élève à 85 p. 100, devrait aussi se mêler d'offrir des vols à prix réduit?

Que pensez-vous de l'éventuel dessaisissement d'autres lignes aériennes? Il existe encore toutes ces lignes aériennes régionales. Que pensez-vous du dessaisissement dans le contexte de la concurrence et des tarifs?

Il me semble que les tarifs aériens ont monté en flèche depuis la privatisation, au lieu de baisser. Nous nous trouvons maintenant dans une situation de monopole, monopole soumis à la réglementation, et nous sommes donc revenus là où nous étions il y a bien des années. La réglementation ne peut pas remplacer la concurrence.

Pensez-vous que les tarifs réduits et le dessaisissement pourraient améliorer la concurrence?

**M. Mackay:** Pour ce qui est de la question des vols à tarif réduit, nous avons déjà WestJet qui offre de ces vols. Il semble que nous aurons aussi CanJet et qu'une troisième ligne aérienne, Sky Services, s'apprêterait à offrir des vols à tarif réduit aux voyageurs d'affaires.



With that amount of play in the marketplace, why not let Air Canada enter too? Frankly, it is Air Canada's business decision. I find it difficult to believe that a full-service airline with all its overheads could compete in that market against a lean and mean company that is very focused. That is their business decision and not mine. They must do what is right for them.

With regard to divestitures, clearly the Competition Bureau felt that Canadian Regional needed to be examined. That process is going on. We do not see anything particularly wrong with that.

In the rest of the country, there is a real dilemma. A competitive regional carrier in Canada needs the ability to connect, through interlining, with a major hub and with the international community. Whether that is done through a Canadian/Air Canada regional or through other means, it must be done. I am not sure of the competitive advantage in one ownership structure versus the other.

We have not taken a strong view on that. We are interested in seeing how the world will look in the next 18 to 24 months. We are convinced that this period of change is certainly not over. A number of businessmen will make decisions that will again change the landscape out there.

For example, what will the Oneworld alliance do to ensure that they have a reasonable piece of the Canadian market? We do not know, but we are sure they will do something.

**Senator Spivak:** Star Alliance is a much bigger operation.

**Mr. Mackay:** Worldwide, there is not much to choose between the two.

Thank you, witnesses, for your presentations.

[Translation]

**The Chair:** Our next witness is Mr. Serge Martel, representative of the Association des gens de l'air du Québec. Mr. Martel, after having listened to your presentation, the senators will ask their questions.

**Mr. Serge Martel, Pilot and Member of the Association des gens de l'air du Québec:** First of all I would like to apologize. Because of the short notice we were given the English version of our brief was not received in time and we have only completed a portion of it.

**The Chair:** You do not have to apologize, this afternoon we have had presentations which were only in English.

**Mr. Martel:** Madam Chair, the reason for our presence before this committee is very simple. It stems directly from our categorical rejection of the amendments proposed to Bill C-26 last May 15 by Mr. David Collenette, Minister of Transport.

Étant donné l'activité qu'on constate sur le marché, pourquoi ne pas permettre à Air Canada d'offrir aussi de ces vols? À vrai dire, il s'agit là d'une décision d'affaires d'Air Canada. J'ai du mal à concevoir qu'une ligne aérienne offrant un service complet, avec tous les frais généraux que cela comporte, puisse soutenir la concurrence sur ce marché, où elle est opposée à une compagnie on ne peut plus rationalisée qui offre un service très spécialisé. C'est à Air Canada qu'appartient cette décision, pas à moi. Elle doit prendre la décision qui lui convient dans les circonstances.

Pour ce qui est du dessaisissement, manifestement le Bureau de la concurrence a jugé qu'il y avait lieu d'examiner la situation de Canadien Régional. Cet examen se poursuit toujours. Nous n'y voyons vraiment rien de mal.

Dans le reste du pays, il existe un véritable dilemme. Pour être compétitifs au Canada, les transporteurs régionaux doivent être en mesure d'assurer la liaison, par des correspondances inter-compagnies, avec une plaque tournante importante et avec la communauté internationale. Peu importe que cela se fasse par l'entremise d'un transporteur régional Canadien/Air Canada ou par quelque autre moyen, cela doit se faire. Je ne suis pas sûr de l'avantage que présente une structure de propriété par rapport à l'autre sur le plan de la compétitivité.

Nous n'avons pas énoncé de position ferme là-dessus. Ce que nous voulons, c'est attendre de voir comment la situation évoluera au cours des 18 à 24 mois à venir. Nous sommes persuadés que la période de changement que nous connaissons à l'heure actuelle est loin d'être terminée. Un certain nombre de gens d'affaires prendront des décisions qui vont de nouveau changer la situation.

Par exemple, que fera l'alliance Oneworld pour s'assurer une part raisonnable du marché canadien? Nous ne le savons pas, mais ce qui est sûr, c'est qu'elle fera quelque chose.

**Le sénateur Spivak:** L'alliance Star est de taille bien plus importante.

**M. Mackay:** À l'échelle mondiale, il n'y a pas beaucoup de différence entre les deux.

Merci à nos témoins pour leurs exposés.

[Français]

**La présidente:** Notre prochain témoin est M. Serge Martel, représentant de l'Association des gens de l'air du Québec. Monsieur Martel, après avoir écouté votre présentation, les sénateurs poseront leurs questions.

**M. Serge Martel, pilote et membre de l'Association des gens de l'air du Québec:** Tout d'abord, je voudrais m'excuser. À cause du temps qui nous était imparti la version anglaise de notre mémoire n'a pas été reçue à temps et nous n'en avons complété qu'une partie.

**La présidente:** Vous n'avez pas à vous excuser, cet après-midi nous avons eu des présentations qui étaient uniquement en anglais.

**M. Martel:** Madame la présidente, la raison de notre présence devant ce comité est fort simple. Elle découle directement du rejet catégorique des propositions d'amendement du projet de loi C-26, par M. David Collenette, ministre des Transports, le 15 mai dernier.

The adoption of this bill, in its current form, will only legalize the perpetual discrimination towards francophone working in the airline transportation industry in Canada. The legislator forgot to subject the moral persons described in section 10(3) of the Public Participation Act of Air Canada, Canadian International and regional carriers to Parts V and VI of the Official Languages Act.

These deal respectively with the language of work and the participation of francophone Canadians and anglophone Canadians. Yet, the amendments proposed by the Association des gens de l'air were only looking for some respect for the presence of francophones within the new national transportation company.

We have already indicated that it is clear to all that despite the legal obstacles separating our three entities, they are in reality but one. The privileges of a quasi-monopoly granted by the House of Commons to this entity should also impose the obligation to respect in total the Official Languages Act.

And this position is dealt with by Justice Michel Bastarache in his book entitled *Linguistic Legislation in Canada*. It states:

Linguistic equality of individuals requires that French be recognized as the language of work within federal institutions. It would be absurd to confer equal status to the two official languages if the use of one of them was then proscribed in the workplace.

The author continues further and describes the importance of Part VI of the Official Languages Act.

The statement in section 16(1) also covers another reality, that of fair representation or a proportional representation of the two groups of official languages within the federal apparatus. Implicitly, this declaration is based on the principle of equality of the two linguistic groups. This equality is not absolute, it sometimes requires an equitable number of individuals coming from each of the two groups to ensure representation.

This fair representation is needed for the right to work in one or the other language to be a reality and for services of equal levels of quality to be provided in both official languages.

The example of Belgium, a bilingual federation like Canada, indicates that our demands are realistic and can be applied, as we have been saying for a quarter of a century.

According to the data provided to the Association by Mr. Paul du Bois, Executive Vice-President and General Secretary of Sabena Airlines, the linguistic distribution of the staff respects that of the Kingdom of Belgium, namely 55 per cent of Dutch speakers and 45 per cent of francophones.

L'adoption de ce projet de loi, sous sa forme actuelle, ne fait que légaliser une discrimination qui n'a de cesse à l'égard des francophones oeuvrant dans l'industrie du transport aérien au Canada. Le législateur a omis d'assujettir les personnes morales décrites à l'article 10(3) de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, Canadien International et les transporteurs régionaux, aux parties V et VI de la Loi sur les langues officielles.

Celles-ci portent respectivement sur la langue de travail et la participation des Canadiens d'expression française et d'expression anglaise. Pourtant, les amendements proposés par l'Association des Gens de l'air ne faisaient que rechercher le respect de la présence francophone à l'intérieur du nouveau transporteur national.

Nous avons déjà fait valoir qu'il est clair aux yeux de tous que, malgré les barrières juridiques séparant les trois entités, ces dernières ne forment qu'un tout. Les privilèges de quasi monopole conférés par la Chambre des communes à cette entité devraient lui imputer l'obligation de respecter, dans toute son intégralité, la Loi sur les langues officielles.

Cette position est d'ailleurs confortée par le juge Michel Bastarache dans son ouvrage intitulé *Les lois linguistiques au Canada*. On y lit:

L'égalité linguistique des individus exige la reconnaissance du français comme langue de travail au sein des institutions fédérales. Il serait absurde de conférer un statut d'égalité aux deux langues officielles si l'usage de l'une d'elles était par la suite pros crit dans le domaine du travail.

L'auteur poursuit plus loin en décrivant bien l'importance de la partie VI de la Loi sur les langues officielles.

La déclaration du paragraphe 16(1) recoupe également une autre réalité, celle de la représentation équitable ou proportionnelle des deux groupes de langues officielles au sein de l'appareil fédéral. Implicitement, cette déclaration s'appuie sur le principe de l'égalité des deux groupes linguistiques officiels. Cette égalité n'est pas absolue, elle exige parfois, sur le plan de la représentation, un nombre équitable d'individus provenant de chacun de ces deux groupes.

Cette représentation équitable est nécessaire pour que le droit de travailler dans l'une ou l'autre langue puisse se réaliser concrètement et pour que des services d'égale qualité puissent être fournis dans les deux langues officielles.

L'exemple de la Belgique, une fédération bilingue tout comme le Canada, démontre bien que nos demandes sont réalistes et applicables, comme nous le faisons valoir depuis un quart de siècle.

Selon les données fournies à l'association par M. Paul du Bois, vice-président exécutif et secrétaire général de la Société Sabena, la répartition linguistique du personnel est conforme à celle du Royaume de Belgique, soit 55 p. 100 de néerlandophones et 45 p. 100 de francophones.



Even if there is no longer any legislation dealing with the use of language within Sabena, Mr. du Bois indicates that the spirit of trade and common sense are used to maintain the balance. He adds:

... managers must however be attentive to ensure that there is no major imbalance within their business whether it be public or private.

Such a statement contradicts the motives advanced by Minister Collenette last May 15. Moreover, he maintained:

The application of Parts V and VI could impose considerable obligations on private sector entities which are not currently and never have been subject to the Official Languages Act.

He also stated:

The government's position regarding changes is that they are not required or that they represent an unreasonable extension of the principles contained in the Official Languages Act.

Are we to fear that with such a statement, other principles of the Official Languages Act could also eventually be sidelined by our legislators?

The last 25 years are replete with motherhood statements and undertakings that were never followed up. The many promises in favour of francophone representation in the airline industry in Canada when never kept.

Back in 1981, Air Canada was already setting specific objectives. In response to the question from Senator Martial Asselin, member of the Joint Committee on Official Languages, Mr. Claude Taylor reiterated the undertaking of the corporation to reach a proportion of 25 per cent of francophones by 1986. The same statements were repeated in 1987 by Mr. Pierre Jeannot before the same committee. The following illustration indicates that the reality was quite different. You can clearly see that within 20 years, the percentage of francophones within Air Canada, instead of increasing, fell in 1998 to a level which had previously been seen in 1978, namely 17 per cent.

The increase in the number of complaints indicates that Justice Michel Bastarache's statements are still current as we indicated earlier in the excerpts we quoted.

By comparison, francophone representation in Via Rail and the Canada Post Corporation were respectively at 39.9 per cent and 23.8 per cent in 1997. Another significant fact is that among those institutions that report to Treasury Board, it is at Air Canada that we have the largest number of employees whose mother tongue is unknown, a finding that was mentioned by the Official Languages Commissioner in his annual reports of 1997 and 1998, and which did not seem to give rise to any concern within the Treasury Board Secretariat.

Francophones in the pilot group are also under-represented at Air Canada, despite the promising positions of two CEOs of the company when appearing before the Joint Standing Committee on Official Languages. The stated objective was to have 24 to 25 per cent of francophone pilots. We are far from that target.

Même s'il n'y a plus de législation touchant l'emploi des langues à la Société Sabena, monsieur du Bois tient à souligner que l'esprit commercial et le bon sens sont d'application pour respecter les équilibres. Il ajoute:

[...] les dirigeants doivent toutefois être attentifs à ce qu'il n'y ait pas de déséquilibre majeur dans leur entreprise, que celle-ci soit publique ou privée.

Une telle affirmation évacue proprement les motifs avancés par le ministre Collenette le 15 mai dernier. D'autre part, il soutenait:

L'application des parties V et VI pourrait imposer des obligations considérables aux entités du secteur privé qui ne sont pas, à l'heure actuelle, et n'ont jamais été assujetties à la Loi sur les langues officielles.

D'autre part, il déclarait également:

En bref, la position du gouvernement en ce qui concerne ces modifications est qu'elles ne sont pas nécessaires ou qu'elles représentent un prolongement déraisonnable des principes contenus dans la Loi sur les langues officielles.

Faut-il craindre qu'avec une telle affirmation, d'autres principes de la Loi sur les langues officielles pourraient aussi, éventuellement, être mis en veilleuse par nos législateurs?

Le dernier quart de siècle est truffé de vœux pieux et d'engagements sans lendemain. Les multiples promesses en faveur d'une représentation francophone plus équitable dans le transport aérien au Canada sont restées lettre morte.

Déjà en 1981, la Société Air Canada se fixait des objectifs précis. En réponse à la question du sénateur Martial Asselin, membre du comité mixte permanent sur les langues officielles, M. Claude Taylor réitérait l'engagement de la société à atteindre, en 1986, la proportion de 25 p. 100 de francophones. Des propos identiques furent repris en 1987 par M. Pierre Jeannot devant la même tribune. Le graphique suivant illustre une toute autre réalité. On peut clairement constater qu'en l'espace de 20 ans, le pourcentage des francophones au sein d'Air Canada, loin de progresser, est retombé en 1998, au seuil de 1978, soit 17 p. 100.

L'accroissement du nombre de plaintes n'est pas sans rappeler la pertinence des propos toujours actuels de M. Michel Bastarache, dans son ouvrage dont nous avons déjà fait mention.

En comparaison, la représentation francophone chez Via Rail et la Société canadienne des postes était respectivement de 39,9 p. 100 et de 23,8 p. 100 en 1997. Autre fait significatif à noter, parmi toutes les institutions qui doivent faire rapport au Conseil du Trésor, c'est chez Air Canada que l'on retrouve le plus grand nombre d'employés dont la langue maternelle est inconnue, constat que mentionnait le commissaire aux langues officielles, dans ses rapports annuels de 1997 et 1998, et qui ne semble pas inquiéter outre mesure le Secrétariat du Conseil du Trésor.

Le groupe des pilotes n'échappe pas davantage à cette sous-représentation francophone chez Air Canada et ce, en dépit de positions prometteuses des deux PDG de la société devant le comité mixte permanent des langues officielles. L'objectif énoncé était l'atteinte d'une représentation francophone chez les pilotes de 24 à 25 p. 100. Nous sommes bien loin du compte.



In fact, between 1980 and today, the francophone staff has increased by only 5.8 per cent. At this rate, it would take Air Canada 32 years to reach the objective of 25 per cent. The way things are going, there may well be many who are called but few who are chosen among those francophones who would like to pursue this career.

With the exception of a very slow period between 1985 and 1990, a time when Mr. Jeannot was CEO of Air Canada, the decline has been constant, as is demonstrated by the following illustration. The percentage dropped to 13 per cent in 1999. Given this radical decrease, the Association felt compelled to make a formal complaint to the Commissioner of Official Languages on January 14, 2000.

In 1979, the Official Languages Commissioner mentioned in his Annual Report that only 5 per cent of managers in airline operations were francophone. Does this mean that Air Canada foresees a demographic decrease of the number of francophones in the country? The percentage today is at 9 per cent, in other words six positions out of a total of 66 available positions.

The organizational chart which we have appended to our presentation clearly illustrates the place set aside for francophones within the hierarchy of airline operations and even at that level, they are in the minority, and they also have less senior positions.

Is there not a causal link between the over-representation of anglophones in decision-making positions and the under-representation of francophones in the cockpits? What are we to think today of what Mr. Claude Taylor said, and Mr. Pierre Jeannot repeated during the fifth convention of the Association des Gens de l'air in April 1980:

In order to be a truly Canadian airline, we believe that the employees of Air Canada from the two official languages groups should reflect the community, the province and the country, by their numbers and by their representation within Air Canada.

As to Canadian International, that carrier was never subject to the Official Languages Act, with the exception of course of the obligations imposed by Transport Canada.

It is therefore not surprising that francophone representation among pilots has stagnated, as is indicated by this table. Furthermore, francophone pilots hired by the company since 1987 were only 4.1 per cent of new recruits. Since the company was not subject to the obligations under the Official Languages Act, we were therefore not able to obtain data as to the linguistic distribution of company staff. This major injustice towards francophones within Canadian International gives undeniable weight to Justice Bastarache's comments, namely:

Linguistic rights must be protected by legal guarantees. These guarantees exist only based on a legal recognition stemming from constitutional or legislative texts, of a resolution or of a well-established custom.

En effet, entre 1980 et aujourd'hui, l'effectif francophone n'a crû que de 5,8 p. 100. À ce rythme, cela prendra 32 ans à Air Canada pour atteindre l'objectif de 25 p. 100. Au train où vont les choses, il se pourrait qu'il y ait beaucoup d'appelés mais peu d'élus chez les aspirants francophones à cette carrière.

Mis à part une période faste de cinq ans entre 1985 et 1990, période où M. Jeannot était président chez Air Canada, le déclin a été constant, comme le démontre le graphique suivant. Le pourcentage a chuté à 13 p. 100 en 1999. Face à cette baisse radicale, l'association a été dans l'obligation de déposer une plainte formelle devant le commissaire aux langues officielles le 14 janvier 2000.

En 1979, le commissaire aux langues officielles mentionnait dans son rapport annuel le fait que seulement 5 p. 100 des cadres aux opérations aériennes étaient francophones. Faut-il croire qu'Air Canada anticipe une baisse démographique des francophones au pays? Ce pourcentage n'est aujourd'hui que de 9 p. 100, soit six postes sur un total de 66 disponibles.

L'organigramme que vous trouvez en annexe illustre clairement la place congrue réservée aux francophones dans la hiérarchie des opérations aériennes et même à ce niveau, en plus d'être nettement minoritaires, ils occupent aussi des sièges subalternes.

N'y aurait-il pas un lien de cause à effet entre la sur-représentativité des anglophones aux postes décisionnels et la sous-représentativité chronique des francophones dans les cabines de pilotage? Que faut-il penser aujourd'hui des propos de M. Claude Taylor repris par M. Pierre Jeannot dans le cadre du cinquième congrès de l'Association des gens de l'air en avril 1980:

Pour être une compagnie aérienne vraiment canadienne, nous croyons que les employés d'Air Canada des groupes des deux langues officielles devraient refléter la communauté, la province et le pays, par leur nombre que par leur représentativité, à l'intérieur d'Air Canada.

Quant à Canadien International, soulignons que ce transporteur ne fut jamais soumis à la Loi sur les langues officielles, à l'exception, bien entendu, des obligations que lui imposait Transports Canada.

Il n'est donc pas étonnant que la représentation francophone dans le groupe des pilotes ait stagné, comme le démontre le tableau ci-dessous. Qui plus est, les pilotes francophones embauchés par cette société depuis 1987 ne comportaient que 4,1 p. 100 des nouvelles recrues. La société échappant aux obligations de la Loi sur les langues officielles, nous avons donc été dans l'impossibilité d'obtenir des données sur l'ensemble des effectifs de la compagnie. Cette grave injustice à l'endroit des francophones au sein de Canadien International donne un poids indiscutable aux propos toujours pertinents du juge Bastarache, à savoir que:

Les droits linguistiques doivent nécessairement faire l'objet de garanties juridiques. Ces garanties existent uniquement en fonction de leur reconnaissance légale découlant d'un texte constitutionnel ou législatif, d'une résolution ou d'une coutume bien établie.

Obviously, based on the preceding, we must realize that we are still very far from such a well-established custom in the aviation industry in Canada. Worse yet, after having been subject to the Official Languages Act for 30 years, Air Canada has still not met the spirit of the Act. It is therefore difficult to understand the blindness demonstrated by Minister Collenette in this area, despite the facts which have been drawn to his attention.

Furthermore, the requests of the Association des gens de l'air have even received unsolicited support from Mr. Gerald Schwartz, back when Onex had its sights set on Air Canada. In fact, in correspondence dated September 16, 1999, and addressed to the Commissioner of Official Languages, Ms Dyane Adam, Mr. Schwartz's position is clear:

I can assure you that our proposal explicitly states that the new Air Canada will respect the Official Languages Act.

And he continued:

[...] that it should be obvious to the observers that the role of both official languages in the commercial airline sector in Canada would be reinforced once Canadian International will be subject to the same rigorous provisions of the Official Languages Act.

It would be in the interest of Canadian unity if the federal Cabinet would draw inspiration from what he has said.

Before we conclude, we would like to draw to your attention this very eloquent table dealing with the presence of francophone pilots in the new Air Canada. As you can see, the overall percentage, once all companies will be joined under one umbrella, including Canadian Regional Airlines, will be 12.2 per cent.

This is only a partial picture since we do not have data only for pilots. As it has already been mentioned, Canadian International and regional carriers are not compelled to provide statistics to the Treasury Board Secretariat.

According to the old saying, the past foreshadows the future. Given what we have witnessed the Association des gens de l'air's concerns are fully justified, given the place reserved for francophones in the airline transport industry in Canada. It is therefore without reservation that we can state that this sector of economic activity has been and still remains very unwilling to apply the Official Languages Act.

All that we have said takes us very far from what was said in 1981 by Mr. Claude Taylor, and I quote:

Air Canada recognizes that it has a vital role to play in maintaining national unity. In its simplest form, that role consists in bringing Canadians together, providing opportunities for them to meet, to communicate, to get to know one another and to understand what it is to be Canadian. I believe that it is there we have been most successful, and it is those achievements of which we are most proud.

De toute évidence, à partir de ce qui précède, force est de constater que nous sommes encore très loin, au Canada, d'une telle coutume bien établie dans le domaine de l'aviation. Bien pire encore, après avoir été soumise à la Loi sur les langues officielles pendant 30 ans, la Société Air Canada ne rencontre toujours pas tout l'esprit de la loi. Il est donc difficile de comprendre l'aveuglement dont fait preuve le ministre Collenette dans ce dossier, malgré les faits qui ont été portés à son attention.

En outre, la démarche de l'Association des gens de l'air a même reçu un appui non sollicité de M. Gerald Schwartz, au temps où Onex lorgnait Air Canada. En effet, dans une correspondance datée du 16 septembre 1999, et adressée à la commissaire aux langues officielles, Mme Dyane Adam, la position de M. Schwartz est sans équivoque:

Je peux vous assurer que notre proposition prévoit explicitement que la nouvelle Société Air Canada respectera la Loi sur les langues officielles.

Il affirmait même:

[...] qu'il devrait être évident pour les observateurs que le rôle des deux langues officielles dans le secteur de l'aviation commerciale au Canada serait renforcé une fois que l'exploitation de Canadien International deviendra assujettie aux mêmes dispositions rigoureuses de la Loi sur les langues officielles.

Il serait dans l'intérêt de l'unité canadienne si le Cabinet fédéral s'inspirait davantage de ces propos.

Avant de conclure, nous aimerions attirer votre attention sur le tableau particulièrement éloquent de la présence francophone des pilotes dans la nouvelle Air Canada. Comme on peut voir, le pourcentage global, une fois que toutes ces compagnies seront réunies, incluant Canadien Régional, sera de 12,2 p. 100.

Le portrait est forcément partiel puisque nous ne possédons des données que pour le groupe des pilotes. Comme il a déjà été mentionné plus tôt, Canadien International et les transporteurs régionaux échappent à l'obligation de fournir de telles statistiques au Secrétariat du Conseil du Trésor.

Selon l'adage, le passé est garant de l'avenir. Vu ce qui précède, il est pleinement justifié que l'Association des gens de l'air soit des plus inquiètes, eu égard à la place des francophones dans l'industrie du transport aérien au Canada. C'est sans réserve que nous pouvons affirmer que ce secteur d'activité économique a été et reste toujours très réfractaire à l'application de la Loi sur les langues officielles.

Tout ce qui précède nous porte à cent lieux des propos tenus en 1981 par M. Claude Taylor, et je cite:

Air Canada reconnaît son rôle vital dans le maintien de l'unité nationale. Dans son expression la plus simple, ce rôle est de rapprocher les Canadiens, de leur permettre de se rencontrer, de communiquer, de se connaître les uns les autres et de comprendre ce que c'est que d'être Canadien. C'est à ce niveau que, selon moi, nous avons remporté nos plus grands succès, ceux dont nous sommes le plus fiers.



To my mind, that statement appears to be nothing more than persistent wishful thinking. Many generations of francophones have already paid the price for the persistent discrimination of Canadian airline companies' selection committees. Many young pilots have seen their hopes and dreams dashed because their applications were rejected out of hand.

Adopting Bill C-26 in its current form would be tantamount to giving full absolution for all the sins of omission which have for decades been committed against francophones wishing to work in the Canadian airline transportation industry.

We have the support of Quebec's National Assembly. On May 26, the National Assembly unanimously adopted — as it did in 1976 — a motion by Acadian Liberal MNA Yvan Bordeleau. Here is an excerpt of the motion:

... with respect to Bill C-26, the National Assembly of Quebec urges the federal government to take all requisite measures to ensure that the Canadian airline transportation industry maintains a linguistic balance representative of Canadian circumstances, both in its use and in its customer service, and ensures there is no systemic discrimination in hiring practices.

We are well aware that our presence here today is a last-ditch effort for French speakers to have Bill C-26 amended and wipe out the inequities of the past once and for all.

In conclusion, I would like to thank my boss, the chief pilot, Commander Tim Nikolai, who released me from my duties to appear before your committee today.

**The Chair:** We appreciate it enormously, Mr. Martel. Before me, I have figures on the number of airline pilot licences granted by Transport Canada for 1999. As you know, a pilot would need that licence to be hired by an airline. Among the 593 applicants who received an airliner licence, 506 stated that their preferred language was English, while 87 stated that their preferred language was French. Thus, less than 15 per cent of licences granted in 1999 went to francophone pilots.

In your view, are the figures for 1999 representative of other years? Is there a language requirement to get a licence? And how do you explain the fact that the percentage of francophones granted an airliner licence is only 15 per cent, which is below the percentage of francophones in Canada?

**Mr. Martel:** We also tried to obtain those statistics from Transport Canada. At the time, we were told the statistics were not available. I am glad to see you have them. Moreover, in 1975-76, in the middle of the battle to get French accepted for use in the air, very few francophones were in training to be pilots. The reason was very simple — many of them did not speak English. The way things were then, French was not considered a

Une telle affirmation nous apparaît, encore une fois, comme un tenace vœu pieux. Plusieurs générations de francophones ont déjà fait les frais de l'attitude discriminatoire persistante des comités de sélection des compagnies aériennes canadiennes. Combien de rêves et d'espoirs n'ont eu qu'un «non» comme toute réponse?

Sanctionner le projet de loi C-26 dans son libellé actuel équivaldrait à une absolution pleine et entière de tous les péchés d'omission commis depuis des décennies à l'endroit des francophones voulant oeuvrer dans l'industrie du transport aérien au Canada.

Nous nous présentons devant vous forts de l'appui de l'Assemblée nationale du Québec. Le 26 mai dernier, tous les élus adoptaient à l'unanimité, comme en 1976 au demeurant, une motion présentée par M. Yvan Bordeleau, député libéral de l'Acadie, dont nous vous citons un passage:

[...] l'Assemblée nationale du Québec incite le gouvernement fédéral à prendre, dans le cadre du projet de loi C-26, les moyens nécessaires pour permettre, dans le transport aérien au Canada, le respect de l'équilibre linguistique représentatif de la réalité canadienne, à la fois aux plans de l'usage et des services à la clientèle, de même qu'une absence de discrimination systémique en matière d'embauche.

Nous sommes très conscients que notre présence devant vous aujourd'hui constitue pour la francophonie l'ultime tentative en vue de faire modifier le projet de loi C-26, afin d'endiguer, une fois pour toutes, les iniquités du passé.

En terminant, j'aimerais remercier mon patron, le chef pilote, le commandant Tim Nikolai, qui a bien voulu me libérer aujourd'hui pour être présent devant votre comité.

**La présidente:** Nous l'apprécions beaucoup, monsieur Martel. J'ai devant moi des chiffres relatifs aux permis de pilotes de lignes qui sont accordés par Transports Canada pour l'année 1999. Comme vous le savez, ce permis est nécessaire pour piloter un avion de ligne, pour être engagé par un transporteur aérien. Sur les 593 demandeurs qui ont obtenu leur permis pour piloter les avions de lignes, 506 ont déclaré que leur langue préférée était l'anglais, alors que 87 demandeurs préféraient le français. Moins de 15 p. 100 des permis accordés pour l'année 1999 l'ont été pour des pilotes dont la langue préférée était le français.

D'après vous, les chiffres de l'année 1999 ressemblent-ils aux chiffres des autres années? Existe-t-il une quelconque exigence linguistique pour obtenir un permis? Enfin, comment expliquez-vous le fait que la proportion de francophones obtenant un permis de pilote de ligne soit uniquement de 15 p. 100, donc en deçà du pourcentage des francophones au Canada?

**M. Martel:** Premièrement, nous avons aussi tenté d'obtenir ces statistiques auprès de Transports Canada. Au moment de notre recherche, on nous a dit que ces statistiques n'étaient pas disponibles. Tant mieux si vous les avez. Deuxièmement, on se souvient qu'en 1975-1976, lors de la bataille du français dans l'air, très peu de francophones prenaient leur cours de pilote pour une raison bien simple, c'est que plusieurs d'entre eux ne parlaient pas



language that could be used in aviation. It was an industry in which francophones were believed to have no place.

In 1975-76, French became the language of communication in Quebec. In the next few years, the number of airliner licences and courses available in aviation schools doubled, or even tripled. Ideally, of course, airline companies would have hired pilots graduating from those courses. However, they did not.

I also have statistics for the Chicoutimi CEGEP, for the past 10 years. I am sure you are familiar with them. Twenty-two percent of pilots graduating from the CEGEP changed careers, simply because there are no jobs or they cannot find a job. I have documents to support that statement. The study was carried out by the Chicoutimi CEGEP's alumni association.

**The Chair:** Can you provide us with a copy of that study?

**Mr. Martel:** Yes, of course.

**The Chair:** How do you explain the fact that the number of francophones granted airliner licences amount to only 15 per cent of all licence holders, well below the percentage of francophones in Canada?

**Mr. Martel:** To obtain an airliner licence, you need to put in the number of flying hours required. If there are no jobs allowing you to get those flying hours, how can you get an airliner licence? You have to log 1,500 flying hours. But for francophones in Quebec, where most of them find jobs, they probably cannot get ahead and that is very discouraging for those at the bottom of the line.

**Senator Joyal:** I see that there are other senators here who are permanent members of the committee, which I am not. If they wish to avail themselves of their right to speak before me, I would have no objection at all.

**The Chair:** Please, put your questions, Senator Joyal.

**Senator Joyal:** As far as I can tell, the witness did not answer your question. Must an applicant fulfil specific language requirements to obtain a pilot's licence? Please clear up that point for us. I believe it is an important issue.

**Mr. Martel:** There are no language prerequisites as such. In Canada, exams can be taken in French or English. However, the use of English is essential. If you want to be a brush pilot and stay in the brush in Quebec, then you do not need to speak English. But if you want to become an airliner pilot, then your work will obviously take you outside Quebec and you will have to speak English.

You asked me about hiring. In 1978, the Association des gens de l'air commissioned a study, whose conclusions I will now summarize for you. That was the only time the Gens de l'air had access to Air Canada files, to the resumes people sent in to Air Canada. Among 105 pilots hired between February and September of 1978, 86 were English-speaking and 19 were French-speaking. Conclusions on the pilots' qualifications were as

l'anglais. Il y avait aussi le contexte historique où on disait: «Ne va pas dans l'aviation, c'est un domaine où les francophones n'ont pas leur place.»

En 1975-1976, lorsque le français a été reconnu langue de communication au Québec, les permis de pilote de ligne et les cours offerts dans les écoles d'aviation ont doublé, sinon triplé, dans les années subséquentes. Bien entendu, il aurait été bon que les compagnies aériennes puissent embaucher les pilotes qui sortaient de ces écoles. Cela ne s'est pas fait.

De plus, j'ai des statistiques pour les dernières 10 années du Cégep de Chicoutimi, que vous devez connaître. Vingt-deux pour cent des pilotes diplômés du Cégep de Chicoutimi, par manque de travail ou incapables de se trouver un emploi, ont tout simplement changé d'orientation. J'ai les documents à l'appui. Cette étude a été menée par l'Association des anciens du Cégep de Chicoutimi.

**La présidente:** Vous pouvez nous la faire parvenir?

**M. Martel:** Je vous la ferai parvenir.

**La présidente:** Comment expliquez-vous le fait que la proportion de francophones obtenant un permis de pilote de ligne soit uniquement de 15 p. 100, donc en deçà du pourcentage des francophones au Canada?

**M. Martel:** Pour obtenir le permis de pilote de ligne, il faut avoir le nombre d'heures requis. S'il n'y a pas d'emploi pour cumuler ces heures de vols, comment voulez-vous qu'on aille chercher notre permis de pilote de ligne? Il faut 1 500 heures. Au niveau des francophones au Québec, par exemple, où c'est le principal lieu d'emploi, probablement qu'il n'y a pas de progression et cela décourage ceux qui sont en bas de la ligne.

**Le sénateur Joyal:** Je vois qu'il y a d'autres sénateurs membres permanents du comité, ce que je ne suis pas. S'ils veulent se prévaloir de leur droit de parole avant que je puisse poser des questions, je n'aurais aucune objection.

**La présidente:** Vous pouvez poser vos questions, sénateur Joyal.

**Le sénateur Joyal:** Je crois que le témoin, à ma connaissance, n'a pas répondu à votre question. Est-ce qu'il y a des exigences linguistiques particulières pour l'obtention d'un permis de pilote? Pourriez-vous clarifier cette question? Je crois que la réponse est importante.

**M. Martel:** Il n'y a pas de pré-requis au niveau de la langue, c'est-à-dire que les examens peuvent être faits soit en français soit en anglais au Canada. Par contre, l'utilisation de l'anglais est essentiel. Quelqu'un qui veut être pilote de brousse et rester dans la brousse tout le temps au Québec, il n'a pas besoin de parler l'anglais. Si on veut devenir pilote de ligne, obligatoirement le travail va nous amener ailleurs qu'au Québec et on devra connaître l'anglais.

Vous me posiez une question concernant l'embauche. Une étude a été faite en 1978 par l'Association des gens de l'air et je peux vous en résumer les conclusions. C'est la seule fois que les gens de l'air ont eu accès au dossier d'Air Canada, c'est-à-dire des curriculums vitae qui étaient envoyés chez Air Canada. Sur 105 embauches, en 1978, entre février et septembre, 86 étaient anglophones et 19 étaient francophones et les conclusions sur les

follows: a) professional qualifications were roughly equivalent for francophones and anglophones at the time; b) the francophones had slightly more flying hours than the anglophones; c) on average, the francophones had 1.5 years more education than the anglophones; and d) the francophones were somewhat older at the time of hiring than the anglophones. But of course, all 86 anglophones hired were unilingual, while all 19 francophones hired were bilingual.

**Senator Roberge:** What is the percentage of bilingual graduates at the Chicoutimi CEGEP?

**Mr. Martel:** I do not have that figure, Senator.

**Senator Roberge:** It would be a useful statistic. If pilots cannot speak English, it is difficult for them to get a job as a pilot.

**Mr. Martel:** I imagine that those who direct their careers towards becoming airliner pilots — and I know, because I have spoken to enough aircraft captains — speak both French and English, every single one of them.

**Senator Joyal:** Mr. Martel, I am trying to understand the legal situation that will apply to Air Canada in its new form. At the time of your campaign in 1976, Air Canada was a federal Crown corporation, subject to all Official Languages Act provisions. There were no exemptions. When the courts interpreted the Official Languages Act, ruling that its provisions applied to all federal Crown corporations and particularly Air Canada — we all know the ruling — it forced Air Canada to comply with every single provision of the Act. That is exactly what Mr. Jeannot and Mr. Taylor understood at the time.

But when Air Canada was privatized, what difference did that make to its language status? Was there a difference, or was there none? In other words, when Air Canada was privatized, to what provisions of the Official Languages Act was it still subject? Was it still subject to all provisions of the OLA, or only to some of them?

Now, we have a new Air Canada. Again, which OLA provisions will still apply? The company has already been through three different structures in the past few years. Can you help us understand the legal implications the change will have, and where we stand today?

**Mr. Martel:** In 1987, when Air Canada last appeared before the Standing Joint Committee on Official Languages, Pierre Jeannot was its president. In answer to a question — I believe by Senator Tremblay — asking whether those provisions would be changed, and whether Air Canada's attitude, or approach, would remain the same, Mr. Jeannot answered that Air Canada's approach would always remain the same: it would comply with the Official Languages Act to the letter. Under Section 10 of the

qualifications de ces pilotes étaient: a) les brevets professionnels étaient au moins équivalents chez les francophones que chez les anglophones à l'époque; b) les francophones avaient un nombre d'heures de vol légèrement supérieur à celui des anglophones; et c) le nombre d'années de scolarités des francophones était d'un an et demi plus élevé que celui des anglophones; et d) l'âge était plus avancé chez les francophones lors de l'embauche que chez les anglophones. Bien entendu, chez les anglophones, ils étaient tous unilingues alors que les 19 francophones étaient bilingues.

**Le sénateur Roberge:** Quel est le pourcentage des diplômés bilingues du Cégep de Chicoutimi?

**M. Martel:** Je n'ai pas de données sur ce pourcentage, sénateur.

**Le sénateur Roberge:** Il serait utile de les avoir. Si les pilotes ne peuvent pas parler l'anglais, il est difficile pour eux d'avoir un poste comme pilote.

**M. Martel:** J'imagine que ceux qui se dirigent vers un emploi de pilote de ligne — et je le sais pour en avoir reçu comme commandant de bord — tous parlaient, sans exception, le français et l'anglais.

**Le sénateur Joyal:** Monsieur Martel, j'essaie de comprendre la situation juridique dans laquelle la nouvelle Air Canada se retrouvera. À l'époque de la campagne que vous avez menée en 1976, la Société Air Canada était une agence de la Couronne fédérale. Elle était assujettie à l'ensemble des dispositions de la Loi sur les langues officielles. Il n'y avait pas d'exception. Lorsque les tribunaux ont interprété la Loi sur les langues officielles pour rendre ces dispositions obligatoires pour les sociétés de la Couronne fédérale et singulièrement Air Canada, dans un jugement que nous connaissons bien, la cour a obligé l'entreprise à s'assujettir à toutes et à chacune aux dispositions de la loi, et c'est bien ce que M. Jeannot et M. Taylor ont compris à l'époque.

Lorsque la société a été privatisée, quelle fut la différence notée au statut linguistique chez Air Canada? Est-ce qu'il y en a eu une ou est-ce qu'il y en n'a pas eu? En d'autres mots, quand Air Canada a été privatisée, quelles sont les dispositions de la Loi sur les langues officielles auxquelles Air Canada est demeuré assujettie? Est-ce que c'est l'ensemble de la loi ou seulement certaines dispositions de la loi?

Maintenant que, nous avons une nouvelle Air Canada, quelles sont les dispositions de la Loi sur les langues officielles qui s'appliqueront à la nouvelle Air Canada? Il y a trois régimes particuliers auxquels l'entreprise a été assujettie depuis déjà quelques années. Pouvez-vous essayer de nous faire comprendre les implications juridiques de ce changement de statut et quelle est la situation aujourd'hui?

**M. Martel:** Sénateur Joyal, en 1987, lors de la dernière comparution d'Air Canada au comité mixte permanent sur les langues officielles, M. Pierre Jeannot en était le président. M. Jeannot avait mentionné, suite à une question — posée, je crois, par le sénateur Tremblay à savoir si ces dispositions allaient être changées et si la mentalité ou l'attitude d'Air Canada allait toujours être la même — que l'attitude d'Air Canada serait toujours la même, c'est-à-dire suivre à la lettre la Loi sur les



bill privatizing Air Canada in 1988, we know that even after privatization, Air Canada remained subject to all Official Languages Act provisions. But one factor has changed a great deal, and is becoming very noticeable: in the past, Air Canada did not tend to contest the Official Languages Act. There was a difference in their approach when they appeared before the Joint Official Languages Committee in 1990, and then again in 1994. In 1990, they contested the interpretation of Section 30, which concerns communication, or advertising directed to linguistic minorities in minority language newspapers outside Quebec. In 1994, they contested Section 25 of the Act, intended to ensure that regional carriers remain subject to the Official Languages Act. Thus, we have seen Air Canada gradually shift its attitude to the Official Languages Act.

As for the new Air Canada, we know that in accordance with Bill C-26, the Air Canada we know today is still subject to all provisions of the Official Languages Act. That includes Parts IV, V and VI, as well as all other parts. The most important parts are IV, V and VI, however. Part IV covers communication within services to the public, Part V covers language of work, and Part VI covers equitable participation by both language groups. For air carriers, those are the three most important parts of the OLA.

Canadian International and the regional carriers will be subject only to Part IV of the Act, the provisions on communications within services to the public. They will not be subject to Part V, or to Part VI, which ensures equitable participation of English-speaking and French-speaking Canadians. So if the three organizations involved — Air Canada, Canadian International and the regional carriers — all have about the same number of employees, then automatically equitable representation would be 12.5 per cent francophones for the national carrier. Is that acceptable? No. We do not find that acceptable.

In spite of the legal barriers separating the three organizations, a Canadian who takes the plane in Quebec City, travels by regional carrier to Montreal, will then in Montreal get on a carrier required to comply in full with the OLA, from there to Vancouver. He then takes another flight to Hawaii, and on that leg is covered by another section of the Act. This is deplorable. We must never forget that the Official Languages Act is a quasi-constitutional law. Yet that law has been fragmented in Bill C-26. Do you see any legislation as important as the Official Languages Act being fragmented in other departments? I don't think so.

Are we fragmenting the Charter of Rights and Freedoms? No, we are not. But we have fragmented the Official Languages Act, and in Bill C-26 that is unacceptable. There is another problem too: it seriously limits access by francophones to jobs in the air industry.

**Senator Joyal:** When you say that Bill C-26 fragmented the Official Languages Act, could you be more specific? Am I to understand that when Air Canada was privatized it remained subject to all provisions of the OLA, but the merged organizations

langues officielles. Suite à la privatisation d'Air Canada, on sait que cette dernière est assujettie, selon l'article 10 qui a privatisé la société en 1988, à la totalité de la Loi sur les langues officielles. Un facteur qui a changé beaucoup et que l'on remarque maintenant: Air Canada n'avait pas, auparavant, tendance à contester la Loi sur les langues officielles. On se souviendra de ses présentations devant le comité mixte des langues officielles en 1990 et en 1994. En 1990, on ne s'entendait pas sur l'interprétation de l'article 30, c'est-à-dire la publicité aux minorités linguistiques dans les journaux de langues minoritaires à l'extérieur du Québec. En 1994, c'était sur l'article 25 de la loi, qui devait assujettir les transporteurs régionaux à la Loi sur les langues officielles. Donc, on a vu un changement progressif d'attitude à l'égard de la loi de la part d'Air Canada.

En ce qui a trait à la nouvelle Air Canada, on sait que selon le projet de loi C-26, l'entité Air Canada que l'on connaît aujourd'hui est toujours assujettie à la Loi sur les langues officielles et la totalité de la loi, c'est-à-dire les parties IV, V, VI et toutes les autres parties de la loi. Toutefois, les plus importantes sont les parties IV, V, VI. La partie IV traite de la langue de service, la partie V traite de la langue de travail, et la partie VI traite de la participation équitable. Ce sont les trois parties importantes de la loi pour les transporteurs aériens.

Qu'arrive-t-il aux entités de Canadian International et des transporteurs régionaux? Ils ne sont assujettis qu'à la partie IV de la loi, c'est-à-dire la langue de service. Ils ne sont pas assujettis à la partie V non plus qu'à la partie VI, c'est-à-dire la participation équitable. Si les trois entités — c'est-à-dire Air Canada, d'un côté, et Canadian International et les régionaux d'un autre côté — devait avoir le même nombre d'employés, cela impliquerait automatiquement que la représentation équitable serait de 12,5 p. 100 chez les francophones au niveau de notre transporteur national. Est-ce acceptable? Non. On trouve que c'est inacceptable.

Malgré les barrières juridiques qui séparent les trois entités, le citoyen canadien qui prend son avion à Québec et qui embarque sur un transporteur régional jusqu'à Montréal, de Montréal, il embarque sur un avion d'un transporteur qui est totalement assujetti à la Loi sur les langues officielles, jusqu'à Vancouver. Ensuite, il prendra un vol jusqu'à Hawaï et, à ce moment, il sera assujetti à une autre partie de la loi. C'est ce qui est un peu déplorable. Il ne faut pas oublier que la Loi sur les langues officielles est une loi quasi constitutionnelle. Dans le projet de loi C-26, on a fractionné cette loi. Voit-on des lois aussi importantes que la Loi sur les langues officielles qui sont fractionnées ainsi dans d'autres ministères? La réponse est non, je ne pense pas.

Est-ce que nous fractionnons la Charte des droits et libertés? Non. Mais nous avons fractionné la Loi sur les langues officielles et, dans le projet de loi C-26, cela est inacceptable. En plus, cela impose une contrainte énorme aux francophones en ce qui concerne l'accessibilité aux emplois dans le transport aérien.

**Le sénateur Joyal:** Quand vous dites que le projet de loi C-26 a fractionné la Loi sur les langues officielles, pourriez-vous être plus spécifique? Dois-je comprendre que la Société Air Canada, anciennement privatisée, demeure toujours



making up Canadian International — including national, international and regional airlines — are not subject to Parts V and VI of the OLA, which cover language of work and equitable participation?

**Mr. Martel:** That is absolutely correct. Parts V and VI, which cover language of work and equitable participation, will apply neither to Canadian International or to regional carriers. Neither will be subject to either Part V or Part VI of the Official Languages Act.

**Senator Joyal:** So am I to understand that, when Canadian International employees become Air Canada employees, they will be covered by different language provisions?

**Mr. Martel:** That is correct.

**Senator Joyal:** So even within a given corporation, employees of one or the other company will be covered by different language provisions? I am not talking about travellers here.

**Mr. Martel:** Employees moving from one company to the other will definitely be subject to different language provisions. However, according to the statistics, very few francophone employees of Canadian International will have to be transferred. The figure of 25 per cent, and the commitment of 25 per cent that Air Canada has made many times before Senate and House of Commons' committees has not been met; not only has it not been met in the 30 years that the Official Languages Act has been in existence, but it will also be very long in coming. We will have to wait a long time before we see compliance.

**Senator Joyal:** But even if Canadian International continued to hire people, it would not be subject to Part VI of the Official Languages Act, which covers equitable participation?

**Mr. Martel:** That is correct.

**Senator Joyal:** But in practice, did Bill 26 not settle the issue of Air Canada's regional subsidiaries?

**Mr. Martel:** The bill does settle the issue of Air Canada's regional subsidiaries, but that could probably have been settled a great deal sooner. When Senator Joyal was a member of the House of Commons in 1981, he spoke when Air Canada first appeared before the Official Languages Committee. I would like to outline what the circumstances were at the time. In fact, they are not very different today.

In his presentation before the Joint Official Languages Committee, Mr. Joyal cited an Air Canada report entitled "Official Languages Plan and Program". Air Canada noted that, in many institutions, agreements negotiated with the unions did not leave Air Canada the flexibility it needed to assign bilingual personnel to given positions. The Official Languages Commissioner confirmed those statements.

Mr. Joyal then suggested that the issue be referred to the Federal Court for a ruling on how section 10 was to be interpreted.

assujettie à l'ensemble de la loi, mais que les entités fusionnées de Canadien International — à la fois les lignes nationales, internationales et régionales — ne sont pas assujetties aux dispositions des parties V et VI qui traitent de la langue de travail et de la participation équitable?

**M. Martel:** C'est exact. Les parties V et VI, donc la participation équitable et la partie travail, ne s'appliqueront ni à Canadien International ni aux transporteurs régionaux. Il n'y aura aucun assujettissement de ces deux entités à ces deux parties de la Loi sur les langues officielles.

**Le sénateur Joyal:** Dois-je comprendre que lorsque des employés de Canadien International s'intégreront à Air Canada, ils deviendront assujettis à un régime linguistique différent?

**M. Martel:** Oui.

**Le sénateur Joyal:** Donc, même à l'interne, les employés de l'une ou l'autre entreprise se retrouvent assujettis à un régime linguistique différent? Et là, je ne parle pas du public voyageur.

**M. Martel:** Les employés qui passeront d'une compagnie à l'autre seront définitivement assujettis à deux régimes linguistiques différents. Cependant, selon les statistiques, chez Canadien International, très peu d'employés francophones auront à être transférés. Le pourcentage de 25 p. 100 et les engagements de 25 p. 100 pris par Air Canada à maintes reprises devant les comités du Sénat et de la Chambre des communes, en plus de ne pas avoir été respectés, depuis 30 ans qu'existe la Loi sur les langues officielles, sont loin à venir dans le futur. Nous devons attendre longtemps avant qu'ils ne soient respectés.

**Le sénateur Joyal:** Même si Canadien International continuait d'embaucher, il ne serait pas assujetti aux dispositions de la partie VI de la loi, c'est-à-dire la participation équitable?

**M. Martel:** C'est exact.

**Le sénateur Joyal:** En pratique, le projet de loi C-26 n'a-t-il pas réglé la question des filiales régionales pour Air Canada?

**M. Martel:** Le projet de loi règle la question des filiales régionales d'Air Canada, mais ce problème aurait probablement pu être réglé bien avant. Le sénateur Joyal était intervenu, en 1981, alors qu'il était député, lors de la première comparution d'Air Canada devant le comité des langues officielles. J'aimerais décrire quelle était la situation à l'époque, laquelle est encore d'actualité aujourd'hui.

Dans sa présentation devant le comité mixte sur les langues officielles, M. Joyal citait un extrait du rapport intitulé «Plan et programme sur les langues officielles», préparé par la Société Air Canada. La société disait que, dans de nombreux établissements, les conventions négociées avec les syndicats ne laissaient pas à Air Canada la latitude nécessaire pour affecter du personnel bilingue à des postes donnés. Le commissaire aux langues officielles confirmait ces dires.

M. Joyal avait alors proposé de faire un renvoi en Cour fédérale de façon à ce qu'une cour fédérale puisse se prononcer sur l'interprétation de l'article 10 de l'époque, qui se lisait comme suit:

At the time, pursuant to section 10, every federal department, division and organization as well as every Crown corporation, was required to ensure that, upon termination of any service contract entered into by itself or on its behalf after September 7, 1969, the said services would be provided or offered in either official language.

If we now look at section 25 of the current Official Languages Act, we can see that it does not differ very much:

Every federal institution has the duty to ensure that, where services are provided or made available by another person or organization on its behalf, any member of the public in Canada or elsewhere can communicate with and obtain those services from that person or organization in either official language in any case where those services, if provided by the institution, would be required under this Part to be provided in either official language.

In 1996, the Official Languages Commissioner asked for a referral to the Federal Court, because Air Canada deemed that this provision did not apply to its regional subsidiaries. The problem could have been settled if we had listened to the Senate. In 1981, Mr. Dawson — who was a member of the House of Commons at the time — gave Senator Asselin an excellent answer when Senator Asselin said that a great deal of progress had been made in Ottawa in the past 10 years. Mr. Dawson replied that, in 20 years, if ever he found himself in the upper Chamber, he hoped no longer to hear that we had made a great deal of progress, but that we had no more progress to make because our goals had been reached. Yet, 20 years down the line, we are still far from reaching our goals. Luckily, Mr. Dawson is not here today.

**The Chair:** You said that Air Canada was subject to the Official Languages Act, but that Canadian International was not. However, if at some point Canadian International is to become a part of Air Canada, as Air Canada plans, will Canadian International employees not become subject to the Official Languages Act?

**Mr. Martel:** Yes, they will. At this point, everything points to a merger of the two companies. It is something we would like to see, because they would then become a single company. Let us not forget that, 20 years ago, commitments had been made but not fulfilled by Air Canada. That is why we are asking why we cannot immediately impose Parts V and VI, in an appropriate timeframe of course, as we did with Part IV. We do not require that the company achieve compliance overnight. We even suggest an appropriate timeframe in our recommendations. The timeframe is based on planned attrition within Air Canada and Canadian International over the next decade. However, to ensure that the two companies do not remain separate, though under the same roof, ideally Canadian International and the regional carriers should immediately be made subject to Parts V and VI, with an appropriate application timeframe. This is in our proposals.

Il incombe aux ministères, départements et organismes du gouvernement du Canada ainsi qu'aux sociétés de la Couronne de veiller à ce qu'au terme d'un contrat de fourniture de services conclu par elle ou pour leur compte après le 7 septembre 1969, lesdits services peuvent être fournis ou offerts dans les deux langues.

Si je lis maintenant l'article 25 de la Loi sur les langues officielles, vous verrez que c'est à peu près identique:

Il incombe aux institutions fédérales de veiller à ce que, tant au Canada qu'à l'étranger, les services offerts au public par des tiers pour leur compte le soient, et à ce qu'ils puissent communiquer avec ceux-ci, dans l'une ou l'autre des langues officielles dans le cas où, offrant elles-mêmes les services, elles seraient tenues, au titre de la présente partie, à une telle obligation.

En 1996, le commissaire aux langues officielles demandait un renvoi en Cour fédérale parce qu'Air Canada avait jugé que cet article ne s'appliquait pas à ses filiales régionales. C'est donc un problème qui aurait pu être réglé si nous avions écouté le Sénat. En 1981, M. Dawson, qui était député à l'époque, avait répliqué au sénateur Asselin, lorsque celui-ci lui disait que beaucoup de progrès avaient été réalisés à Ottawa en 10 ans, qu'il espérait que dans 20 ans, si jamais il se retrouvait à la Chambre haute, il n'entendrait plus dire que nous avions fait énormément de progrès, mais que nous n'avions plus à faire de progrès parce que nos objectifs étaient atteints. Nous sommes loin d'avoir atteint nos objectifs après 20 ans. Heureusement que M. Dawson n'est pas ici aujourd'hui.

**La présidente:** Vous dites qu'Air Canada était assujettie à la Loi sur les langues officielles mais que Canadian International ne l'était pas. Cependant, selon la planification d'Air Canada, si Canadian International doit un jour ou l'autre être intégré, alors ses employés seront assujettis à la Loi sur les langues officielles?

**M. Martel:** Oui. Tout tend actuellement vers une fusion des deux sociétés, mais c'est un vœu que nous faisons en pensant que peut-être un jour les deux compagnies seront associées. Il ne faut pas oublier qu'il y a 20 ans, des engagements existaient, qui n'ont pas été respectés par Air Canada. C'est la raison pour laquelle nous nous demandons pourquoi nous n'imposerions pas immédiatement les parties V et VI, avec des délais, bien entendu, comme nous l'avons fait pour la partie IV. Nous n'exigeons pas que ce soit appliqué demain matin. Même dans nos recommandations, nous proposons des délais. Ces délais seraient basés sur les retraites qui sont planifiées chez Air Canada et Canadian International pour les 10 prochaines années. Toutefois, pour éviter que les deux compagnies demeurent séparées, toujours sous le même toit, mais dans des pièces différentes, il vaudrait mieux assujettir tout de suite Canadian International et les transporteurs régionaux aux parties V et VI, ce qui leur procurerait un délai d'application. C'est ce que nos propositions incluent d'ailleurs.



We have to ensure that Canadian International and the regional carriers are immediately made subject to Parts V and VI, so that we do not have exactly the same problem five years from now. We would do better to solve the problem now and impose these provisions. It will facilitate the merger of the two companies down the line.

**Senator Joyal:** If I understand correctly, in 1996 the Official Languages Commissioner referred the case to the Federal Court. The case is still pending, because the current bill appears to solve the problem from a legal standpoint, by clarifying Air Canada's obligations with respect to the regional carriers?

**Mr. Martel:** Until such time as Bill C-26 receives Royal Assent, the case is still before the courts. However, the case has been before the courts for three years now, and it is a question of principle. If I were the Commissioner, I might wish to take it all the way and have this provision interpreted once and for all.

**Senator Joyal:** Let us go back to the status of Canadian International now that it is a partner of Air Canada. The chair referred to a business, or merger, plan. Should the business plan not include linguistic objectives, just as it does accounting objectives, hiring policies, service availability in some regions and all kinds of other things?

Would it not be a good thing, even an essential thing, if the business plan were to contain linguistic integration objectives based on Air Canada's continued obligation to comply with the Official Languages Act?

**Mr. Martel:** The business plan should definitely contain linguistic objectives. Of course, we cannot train and hire 500 francophone pilots over night. Once Canadian International and Air Canada merge, they would need about 500 francophone pilots to reach the 25 per cent objective. But given past performance, the new carrier would obviously have to make a firm commitment in its language and hiring policies. After all, the new carrier will be flying the Canadian flag, something we must never forget. It must represent the linguistic duality of Canada, and this must be specified in the new business plan. It must be very clear that any new carrier formed by a merger with Air Canada must give higher priority to equitable participation than we see today.

**Senator Joyal:** So this is why you conclude that the bill should contain explicit provisions making Canadian International subject to Part V, which covers language of work, and Part VI, which covers equitable participation, and also that the bill should clearly set forth the obligations of Canadian International towards its subsidiaries?

**Mr. Martel:** Absolutely. In any case, it appears that the only Canadian International regional subsidiary to be sold will be Canadian Regional. Inter-Canadian has already declared bankruptcy. That leaves Canadian International and the regional carriers. Equitable participation is higher among regional carriers — at least among the pilots — than at Air Canada. For the

Il faut absolument les assujettir maintenant pour ne pas, justement, se retrouver dans cinq ans devant rien, toujours avec le même problème sur les bras. Mieux vaut régler le problème tout de suite en assujettissant maintenant, et quand les deux sociétés fusionneront, ce sera plus facile.

**Le sénateur Joyal:** Si je comprends bien, en 1996, le commissaire aux langues officielles a formellement déposé une requête devant la Cour fédérale, et la cause est toujours pendante puisque le projet de loi actuel semble régler, sur le plan juridique, cette partie des obligations d'Air Canada à l'égard des transporteurs régionaux?

**M. Martel:** Tant et aussi longtemps que le projet de loi C-26 n'a pas reçu la sanction royale, la cause est toujours entendue. Par contre, pour une question de principe, étant donné que cela fait déjà trois ans que la cause est en cour, si j'étais à la place du commissaire, je voudrais peut-être aller au fond des choses et interpréter une fois pour toutes cet article.

**Le sénateur Joyal:** Revenons sur la question du statut de Canadien International en association avec Air Canada. Madame la présidente a fait référence à un plan d'affaires ou d'intégration. Ne devrions-nous pas prévoir dans ce plan d'affaires des objectifs linguistiques au même titre qu'existent des objectifs comptables, des politiques d'embauche, ou une disponibilité des services dans les régions, et cetera?

Ne serait-il pas souhaitable et même essentiel que ce plan d'affaires contienne des objectifs d'intégration linguistique sur la base de ce qu'Air Canada continue à assumer comme obligation à l'égard du respect de la Loi sur les langues officielles?

**M. Martel:** Définitivement, cela devrait être inclus à l'intérieur de ce plan d'affaires. Bien entendu, ce n'est pas du jour au lendemain que nous pourrions former et embaucher 500 pilotes francophones. Dans la fusion de Canadien International et d'Air Canada, il manquerait environ 500 pilotes francophones pour combler le 25 p. 100. Suivant les expériences du passé, il est évident qu'il serait nécessaire d'avoir des engagements fermes sur les politiques linguistiques et les politiques d'embauche, car il ne faut pas oublier que ce nouveau transporteur affichera le drapeau canadien. Il doit représenter la dualité linguistique de la nation canadienne et, en cela, il est très important de spécifier dans toute nouvelle politique d'affaires, toute nouvelle fusion avec Air Canada, qu'une participation équitable devrait prendre une plus grande place que celle qu'elle prend actuellement.

**Le sénateur Joyal:** C'est ce qui vous amène à conclure que la loi devrait contenir des dispositions explicites pour assujettir Canadien International à la partie V de la loi, qui traite de la langue de travail, et à la partie VI, qui traite de la participation équitable, et qu'elle devrait être claire sur le plan des obligations que Canadien International devrait avoir à l'égard de ses filiales?

**M. Martel:** Définitivement. D'ailleurs, il semble que la seule filiale régionale de Canadien International, Canadien Régional, sera vendue, Inter-Canadien ayant déjà été mise en faillite. Il reste Canadien International et les transporteurs régionaux. La participation équitable est supérieure chez les transporteurs régionaux — parmi les pilotes, tout au moins — à celle



regional carriers as a whole, including AirBC, Air Ontario and Air Nova, equitable participation is somewhere on the order of 18.5 per cent, while it is only 15.8 per cent at Air Canada and only 5.6 per cent at Canadian International.

If we want Canadian International to start doing something about this immediately, we have to make them subject to Parts V and VI so that the principle is both understood and accepted by the time the merger comes around. Canadian International managers are already set in their ways: the figures show that only 4.1 per cent of the people hired by Canadian International are francophones, so obviously they don't have the right attitude.

So making Canadian International subject to Parts V and VI will definitely be helpful when the merger comes around, if it comes around.

**Senator Joyal:** In your brief, you refer to the stance by the Honorable David Collenette, Minister of Transport. There is something I would like to point out: at the time of your challenge, Mr. Collenette was one of the few MPs from outside Quebec who told me — we were both members of the House of Commons at the time — that he supported the challenge by the Gens de l'air before the courts and before the Parliament of Canada. So I am a little uncomfortable by the comment in this brief implying that he is not receptive to or not aware of the issue.

I have known Mr. Collenette for 25 years at least, about as long as the Gens de l'air have been in existence. As a Canadian, I have always found him as extremely supportive of the concept of linguistic equality, and of the government's and Parliament's obligation to assume their language-related responsibilities.

Have you ever had an opportunity to meet with the minister, and to explain how you see the language implications of a merger between Air Canada and Canadian International, and what objectives he would like to achieve?

**Mr. Martel:** No, we have never had an opportunity to meet with Mr. Collenette. Our comments about Mr. Collenette were prompted by a statement he made on May 15, when motions put forward by the Bloc québécois were rejected. The minister briefly stated the government's position on the amendments: explaining they were either not required or would unreasonably prolong the principles contained in the Official Languages Act. Yet, we know full well that equitable participation is an essential component of any language legislation. We see it in Belgium. In any case, most federal institutions do have a representative number of francophones, except of course the regionally based federal institutions, like the National Grains Council, for example.

However, all federal departments and organizations, and all Crown corporations, recruit an equitable percentage of francophones. Why is that same percentage so difficult to achieve in the air industry? Because people are worried about it. Think

d'Air Canada. Elle tourne autour de 18,5 p. 100, globalement, pour les transporteurs tels qu'AirBC, Air Ontario et Air Nova, alors qu'elle est seulement de 15,8 p. 100 chez Air Canada et de 5,6 p. 100 chez Canadien International.

Il serait donc essentiel, si nous voulons que le travail commence le plus tôt possible chez Canadien International, que nous l'assujettissions immédiatement, de façon à ce que, lors de l'intégration, le principe soit compris et accepté. L'attitude serait déjà développée chez les dirigeants de Canadien International parce que, quand on voit les pourcentages de 4,1 p. 100 d'embauche de francophones chez Canadien International, nous ne pouvons pas dire que l'attitude n'est pas là du tout.

Donc, cela aidera définitivement les compagnies à mieux se fusionner lors de l'intégration, s'il y a intégration.

**Le sénateur Joyal:** Dans votre mémoire, vous faites référence à la position prise par le ministre des Transports, l'honorable David Collenette. Je soulignerais à cet égard que M. Collenette est un des rares députés de l'extérieur du Québec qui m'ait signifié à cette époque, alors que nous siégeons ensemble à Chambre des communes, son appui à la lutte entreprise par les gens de l'air, autant devant les tribunaux que devant les instances du Parlement du Canada. Je suis un peu mal à l'aise de lire un mémoire dans lequel nous semblons dire qu'il est nonréceptif ou nonsensibilisé à cette question.

Je le connais depuis 25 ans au moins, soit depuis l'époque de la fondation des gens de l'air, et il m'est toujours apparu comme un Canadien extrêmement réceptif à l'égalité linguistique et à l'obligation qui est faite au gouvernement et au Parlement canadien d'assumer leurs responsabilités à cet égard.

Avez-vous eu des rencontres antérieures avec le ministre pour lui faire part de vos objectifs à l'égard des implications linguistiques suscitées par l'intégration d'Air Canada et de Canadien International?

**M. Martel:** Non, nous n'avons jamais eu l'occasion de rencontrer le ministre Collenette. Ce qui nous a amenés à porter des commentaires plutôt mitigés à l'égard du ministre Collenette, c'est la déclaration qu'il a faite le 15 mai, lors du refus des propositions qui avaient été faites par le Bloc québécois à l'époque. Le ministre déclarait en bref que la position du gouvernement en ce qui concernait ces modifications était qu'elles n'étaient pas nécessaires ou qu'elles représentaient un prolongement déraisonnable des principes contenus dans la Loi sur les langues officielles, alors que nous savons très bien que la participation équitable est un élément essentiel d'une loi linguistique. Nous le voyons en Belgique. D'ailleurs, la majorité des institutions fédérales ont une proportion équitable de francophones sauf, bien entendu, pour les institutions fédérales situées sur un plan plutôt régional, comme l'Office national du grain ou des institutions de ce genre.

Toutefois, tous les ministères, organismes, sociétés de la Couronne, et cetera, recrutent une proportion équitable de francophones. Pourquoi est-ce seulement dans l'aviation qu'il soit difficile d'aller chercher cette proportion? C'est parce qu'il y a un

back to the battles of 1975 and 1976. Nowadays, we know that the use of French is not hazardous in the air. We have also seen that one of Air Canada's directors sent Air France a letter congratulating them for using English in Paris for safety reasons. For the director of a national Canadian corporation, that is absolutely unacceptable.

However, we were a little shocked by what Mr. Collenette said when he claimed that it was an unreasonable extension of the Official Languages Act. In our view, fair participation is essential to Canadian unity, and I am sure you would agree with me. Only the airline industry has not abided by this principle, which led to a lot of commentary in the media at the time, but most Canadians today accept this principle, at least, I hope so.

**Senator Joyal:** This will be my final question, Madam Chair. You are asking us to make sure the principles are clearly laid out, on condition their implementation take into account the internal language reality of Canadian, as it stands at Canadian International right now, and on condition that the transition period take into account the particular needs which must be met during the integration process, namely staff mobility and the time it will take them to adapt to new or different positions.

You do not think we should impose a set deadline, just to ensure that the principle contained and clearly established in the bill be applied equally to both organizations, so that real results are ultimately achieved?

**Mr. Martel:** Yes. In 30 years, we have witnessed the fact that Air Canada has achieved real results. The figures we have on the total number of francophone employees with Air Canada are from Treasury Board. Our organization has not invented these figures; they were provided to us by Treasury Board. We arrived at this conclusion following an internal enquiry by the pilots.

In my view, the principles you have talked about should be included in Bill C-26, more specifically in the provision amending section 10 regarding public stock participation in Air Canada. We have nothing against imposing a deadline or an extension. We feel, however, that any extension should be specific and reasonable, but mostly specific.

Part VI of the Act is not specific, but it allows the moral entity which is subject to the Act to reach its goals. It seems that every federal organization which must abide by the Official Languages Act has succeeded in doing so — at least the vast majority of them. Since Air Canada is a national organization, it is even more important that the new entity reflect the reality of Canadian society. It does not do so today.

malaise. Souvenons-nous de la bataille de 1975 et de 1976. Nous savons maintenant que le bilinguisme n'est pas dangereux dans les airs. Nous avons vu aussi une lettre qu'un des directeurs d'Air Canada a envoyée à Air France pour les féliciter d'avoir utilisé l'anglais à Paris pour des raisons de sécurité. Bien entendu, cela est inacceptable pour une société nationale canadienne.

Toutefois, c'est plutôt cette déclaration du ministre Collenette qui nous a un peu choqués lorsqu'il dit que c'est un prolongement déraisonnable de la Loi sur les langues officielles. Nous croyons que la participation équitable est essentielle à l'unité canadienne, vous en conviendrez avec moi. Il n'y a que le secteur de l'aviation qui déroge toujours à ce principe qui a fait couler beaucoup d'encre à l'époque, mais qui maintenant semble accepté par la majorité des Canadiens, du moins, je l'espère.

**Le sénateur Joyal:** Ce sera ma dernière question, madame la présidente. Vous nous demandez de nous assurer que les principes soient clairement exprimés, quitte à ce que la période de leur mise en application tienne compte de la réalité interne chez Canadien sur le plan de l'équilibre linguistique, tel qu'il est chez Canadien International à ce moment-ci, et quitte à ce que la période de transition tienne compte des besoins particuliers que l'ensemble des objectifs d'intégration doivent satisfaire à la fois au niveau de la mobilité des personnes, au niveau de leur période d'adaptation à l'intérieur des postes additionnels ou différents qu'ils peuvent obtenir.

Votre position n'est pas d'imposer une limite de temps déterminée de manière absolue, mais plutôt de s'assurer que le principe, qui est celui que la loi prévoit et établit clairement, s'impose à l'ensemble des deux entreprises de la même manière, de façon à ce qu'en bout du compte, on arrive à un résultat réel.

**M. Martel:** Oui. On a vu qu'en 30 ans Air Canada a été capable d'arriver à des résultats concrets. Les chiffres sur le total des employés francophones chez Air Canada nous proviennent du Conseil du Trésor. Ce ne sont pas des chiffres que les gens de l'air ont inventés du tout; ce sont des chiffres donnés par la société au Conseil du Trésor. C'est suite à l'enquête interne des pilotes que nous sommes arrivés à ce résultat.

Je pense que les principes dont vous parlez devraient être inclus dans le projet de loi C-26, dans la partie qui modifie l'article 10, la participation publique d'actions d'Air Canada. Nous n'avons rien contre le fait que des limites ou des délais soient accordés. Nous croyons que les délais devraient être mis dans un temps bien spécifique, raisonnable, mais quand même spécifique.

La partie VI de la loi ne spécifie rien mais, par contre, elle laisse à la personne morale qui est assujettie à la loi la responsabilité d'atteindre ces buts. Il semble que toutes les sociétés assujetties à la Loi sur les langues officielles — du moins la très grande majorité — y soient parvenues chez les institutions fédérales. Étant donné qu'Air Canada a un caractère national, il est d'autant plus important que cette nouvelle compagnie représente la réalité de la société canadienne. Actuellement, elle ne la représente pas.



**Senator Joyal:** Have you spoken with the Official Languages Commissioner about that matter? Did you both agree on what Canadian is all about and how hard it will be for Air Canada to eventually abide by the Act, since it was not part of Canadians' culture? Do you concede that the day both organizations are integrated, both vertically and horizontally, Air Canada will have a tough time applying the principle of the Act?

**Mr. Martel:** Yes, without a doubt. We have not spoken with the Language Commissioner herself, but we have spoken with her officials. We have often turned to them for information and advice. That is one of the reasons why, in view of Bill C-26, when we presented our recommendations, we suggested that seven years, for instance, would be fair. We proposed seven years. This figure was based on the rate at which pilots would retire. However, we could extend that period. We have no problem with extending it over 10 or 12 years, but there has to be some sort of deadline, since we do not want to wait another 30 years. As Mr. Dawson said, if he were here today — and poor Mr. Dawson would probably be very discouraged — we are back at square one.

**The Chair:** If I understood correctly, Mr. Martel, while the bill was under study in the House of Commons, you did not meet with any officials from the department nor with the minister?

**Mr. Martel:** No, we spoke before the committee.

**The Chair:** You did not have any contact with officials working on the Act within the department?

**Mr. Martel:** No.

**The Chair:** Did you ask to meet with them to explain your position?

**Mr. Martel:** We asked to speak before the House of Commons' Transportation Committee, in the belief that the committee would speak to the legislators. We did not know we could meet with the legislators.

**The Chair:** But discussions take place when someone has something to say about a bill. It is possible to meet with departmental officials. You did not have any discussions?

**Mr. Martel:** No, none whatsoever.

**The Chair:** This is done on a regular basis.

**Senator Roberge:** Unfortunately, Mr. Martel, I believe it is highly unlikely for the Transportation Department to agree to amending the bill. We have to be realistic, even if we would like there to be amendments based on your presentation and your recommendations.

**Le sénateur Joyal:** Avez-vous eu des discussions avec la commissaire aux langues officielles à cet effet? En êtes-vous arrivés à une lecture conjointe de la réalité telle qu'elle se présente à Canadien, et les difficultés que cela représentera pour Air Canada éventuellement d'assumer ses responsabilités, puisque si Canadien n'y est pas assujéti, le jour où il y aura une sorte d'intégration verticale et horizontale des deux entreprises, Air Canada sera en position plus difficile pour assumer ses responsabilités à l'égard de la loi?

**M. Martel:** Oui, définitivement. On n'a pas discuté avec la commissaire personnellement mais on est en contact avec le bureau de la commissaire aux langues officielles. On utilise souvent leurs services pour des informations et des conseils. C'est une des raisons pour lesquelles, à l'exemple du projet de loi C-26, quand nous avons présenté nos recommandations, nous avons donné un laps de temps de sept ans, par exemple, pour la participation équitable. On a indiqué sept ans. C'était basé sur les retraites des pilotes. Ce laps de temps pourrait être extensionné. On n'a aucune difficulté à ce qu'il soit extensionné sur 10 ou 12 ans, mais il faudrait quand même bien déterminer des dates, puisque l'on ne veut pas attendre encore 30 ans pour que quelque chose soit fait. Comme le disait M. Dawson, s'il était ici aujourd'hui, il serait probablement très découragé ce pauvre M. Dawson, parce qu'on voit bien qu'on est revenu à la case départ.

**La présidente:** Si je comprends bien, monsieur Martel, pendant l'étude du projet de loi à la Chambre des communes, vous n'avez pas eu de rencontres avec les fonctionnaires du ministère ni avec le ministre?

**M. Martel:** Non, on s'est présenté au comité.

**La présidente:** Il n'y a pas eu d'échanges avec des fonctionnaires qui travaillaient sur la loi au ministère?

**M. Martel:** Non.

**La présidente:** Avez-vous fait des demandes pour les rencontrer et leur expliquer votre point de vue?

**M. Martel:** On a fait une demande pour être entendus au comité de la Chambre des communes sur les transports, pensant que le comité était pour faire ces démarches auprès des législateurs. Nous ne savions pas qu'on pouvait rencontrer les législateurs.

**La présidente:** Mais il y a des échanges qui se font quand on a quelque chose à dire au sujet d'un projet de loi. Il y a des échanges qu'on peut avoir avec des fonctionnaires du ministère. Vous n'avez pas eu de discussions?

**M. Martel:** Non, on n'en a pas eu du tout.

**La présidente:** Ce sont des choses qui se font régulièrement.

**Le sénateur Roberge:** Malheureusement, monsieur Martel, je pense qu'il est peu probable que le ministère des Transports accepte des amendements au projet de loi. Il faut être réaliste, même si nous aimerions beaucoup qu'il y ait des amendements suite à votre représentation et à vos recommandations.



I wonder if it might be helpful to send a letter to the minister before a merger takes place, asking him to provide assurances that provisions contained in Parts V and VI will apply. It would at least be a step in the right direction. But it is highly unlikely that we could get amendments passed at this stage.

**Mr. Martel:** If there is a merger, I think Mr. Schwartz's solution would apply. He wanted to merge both organisations. The new company's employees, whether they came from Canadian or Air Canada, would be able to provide service in both official languages. That was Mr. Schwartz's intention at the time, as stated in a letter he sent to the commissioner.

We are assuming there will be a merger. If so, I believe that section 10 on capital stock participation in Air Canada would automatically apply and the new Air Canada would fall under the Official Languages Act.

**Senator Roberge:** So you are referring to the period immediately preceding a merger.

**Mr. Martel:** Yes, that is right. There may be a merger. Perhaps you know things I don't. But for now, these are two separate companies. Both still fly the Canadian flag and represent Canadians abroad and within the country. It is our national air carrier, and even if we immediately subject the subsidiaries to the Act, the moral entities mentioned in section 10(3) of Bill C-26, the gens de l'air believe that nothing will change in the case of a merger. It is already clear in fact that it would take some time before the Official Languages Act could be implemented within an organization. At least we hope so. However, it needs to be implemented immediately, so that if there is no merger, we can be sure at least that the Official Languages Act will still apply to Canadian International, if it remains a separate entity. Can you guarantee a merger and if so, when? We do not know.

**Senator Roberge:** No, that cannot be guaranteed, but perhaps senator Joyal could address your concern if you ask him whether an intervention on behalf of the minister could accelerate the process, since we know the government will not consider any more amendments. The government just wants to see the bill passed.

**Senator Bolduc:** Mr. Martel, what is your relationship with the department? Are you on good terms or is there still fall-out from what happened 20 years ago?

**Mr. Martel:** No, we have not had any business with the Department of Transport. Since I was elected as president, we have been in contact regarding other areas, such as NAVCAN and airport safety. We specifically focussed on service cutbacks in air traffic control operations, and for about the last year we have worked hard on the airline merger. We are working on a brief on the proportion of francophone employees. We have had to reveal most of our hand because of Bill C-26, but our relationship with the Department of Transport has never been a bad one.

**Senator Bolduc:** And with the minister's officials?

Je me demande si une lettre du ministre, en prévision d'une fusion éventuelle, qui s'engagerait à s'assurer que les dispositions des parties V et VI s'appliqueraient vous aiderait. Au moins, ce serait un pas dans la bonne direction. Il est peu probable qu'on puisse faire adopter des amendements.

**M. Martel:** S'il y avait fusion à ce moment, on en viendrait à la solution que M. Schwartz avait envisagée. Il voulait fusionner les deux compagnies. La nouvelle compagnie, peu importe que l'employé vienne de Canadien ou d'Air Canada, pourrait offrir les services dans les deux langues officielles. C'était l'intention de M. Schwartz à l'époque, d'après la lettre qu'il a envoyée à la commissaire.

On se base ici sur la possibilité qu'il y ait une fusion. S'il y a une fusion, automatiquement, je crois que l'article 10 sur la participation au capital-actions d'Air Canada sera appliqué et la nouvelle Air Canada sera assujettie à la Loi sur les langues officielles.

**Le sénateur Roberge:** Donc, vous parlez de la pré-fusion.

**M. Martel:** Oui, c'est cela. Il va peut-être y avoir fusion. Vous savez peut-être des choses que je ne sais pas. Mais actuellement ce sont deux compagnies séparées. Les deux portent le drapeau canadien et représentent les Canadiens à l'étranger et au Canada. C'est notre transporteur national, et même si on assujettit immédiatement les filiales, les personnes morales mentionnées à l'article 10(3) du projet de loi C-26, les gens de l'air croient que s'il y a une fusion, cela ne changera rien. Déjà, il est certain que la Loi sur les langues officielles demande un certain temps avant d'être implantée à l'intérieur d'une entreprise. On le souhaiterait. Cependant, il faudrait l'assujettir tout de suite, de façon à ce qu'on puisse au moins, au cas où les compagnies ne soient pas fusionnées, compter sur l'application de la Loi sur les langues officielles chez Canadien International, s'il reste séparé. Pouvez-vous me garantir qu'il sera fusionné et dans combien de temps? On ne le sait pas.

**Le sénateur Roberge:** Non, je ne peux pas garantir cela, mais peut-être que le sénateur Joyal accepterait de répondre à votre préoccupation en lui demandant s'il croit qu'une intervention du ministre pourrait accélérer le processus parce qu'on réalise fort bien que le gouvernement n'acceptera pas d'amendements. Le gouvernement veut l'adoption du projet de loi.

**Le sénateur Bolduc:** Monsieur Martel, quelles sont vos relations avec le ministère? Sont-elle bonnes et sympathiques ou existe-t-il encore des séquelles des événements d'il y a 20 ans?

**M. Martel:** Non, on n'a pas eu à travailler avec le ministère des Transports. Depuis mon élection comme président, nos rapports concernent certains dossiers ayant trait à NAVCAN et à la sécurité dans les aéroports. On a surtout étudié les compressions de services dans le contrôle de la circulation aérienne et, depuis à peu près un an maintenant, on travaille énormément à la fusion des compagnies aériennes. On est à préparer un mémoire sur la proportion des francophones. On a presque tout dévoilé maintenant à cause du projet de loi C-26, mais nos relations avec le ministère des Transports n'ont jamais été mauvaises.

**Le sénateur Bolduc:** Et avec les cadres du ministère?

**The Chair:** It comes back to something I said earlier. Senator Bolduc. Did you meet with departmental officials to talk about your concerns before going before the committee? Some organizations asked to meet with departmental officials. So before they even make their concerns public, they hold meetings. If they feel they do not get satisfaction, they can always go public, but it is indeed possible to have meetings first where each party expresses his views. However, you never did this, is that right?

**Mr. Martel:** That is correct. But we did appear before the Transport Committee on November 23. On November 22, we heard about an article put out by the Association de la presse francophone which said that a Transport Deputy Minister — whose name I forget — had mentioned that the new regional entities would not be subject to the Official Languages Act. This had been reported by the Association de la presse francophone. We then asked to appear before the Transport Committee to demand that the new entity be bound by the Official Languages Act, since it would become our new national carrier and it therefore should respect the Official Languages Act. Apart from that issue, we have been on good terms with the officials.

**The Chair:** So you do not deal with the Department of Transport, is that correct?

**Mr. Martel:** Yes.

**The Chair:** When were you elected, Mr. Martel?

**Mr. Martel:** A year ago.

**The Chair:** You have never spoken with officials from the Federal Department of Transport?

**Mr. Martel:** No.

**Senator Bolduc:** I raise the issue because it is important for you to establish contact with the department and make it aware of your concerns before a bill is introduced in the House. That is the way it is done. I think it is normal to first speak with government members and officials before a bill is drafted in order to iron out potential wrinkles while a bill is still being drafted.

That does not mean appearing before a committee does not have an impact. That is not what I am saying. It complicates the process a little, because at the end of a session when the government wants to pass a bill, it is not always easy to amend it at the Senate stage and sent it back to the House of Commons for a second review. I must admit that I am surprised that you have not spoken with officials from the department. That is all for now, Madam Chair.

**Senator Joyal:** Madam Chair, I would still like to express my point of view. Everyone knows about Air Canada's situation in Canada's history. The issue has been going on for 25 years and we are still fighting morning, noon and night.

**La présidente:** Cela revient à ce que je disais tantôt, sénateur Bolduc. Est-ce qu'il y a eu des rencontres avec des fonctionnaires du ministère pour expliquer votre point de vue avant de vous rendre en comité? Certaines associations demandent des rencontres avec des fonctionnaires du ministère. Avant d'aller sur la place publique, ils ont des rencontres. S'ils ne sont pas satisfaits, ils pourront toujours aller sur la place publique, mais il y a des rencontres où chacun, de part et d'autre, explique sa position. Toutefois, cela n'a jamais été fait d'après ce que je peux comprendre?

**M. Martel:** Non, cela n'a jamais été fait. Entre autres, on est intervenu le 23 novembre lorsqu'on s'est présenté au comité des Transports. Le 22 novembre, on avait eu vent d'un article de l'Association de la presse francophone qui stipulait qu'un sous-ministre des Transports, dont je ne me souviens plus du nom, avait mentionné que les nouvelles entités régionales ne seraient pas soumises à la Loi sur les langues officielles. Cela avait été rapporté par l'Association de la presse francophone. Suite à cela, on avait demandé la permission de se présenter au comité des Transports pour souligner que la nouvelle entité devait se conformer à la Loi sur les langues officielles, parce que c'était notre nouveau transporteur national et elle devait se conformer à toute la Loi sur les langues officielles. À part cela, on n'a pas eu de mauvaises relations avec ces gens.

**La présidente:** C'est cela, vous n'avez pas de relations avec le ministère des Transports, si je peux comprendre?

**M. Martel:** Non.

**La présidente:** Quand avez-vous été élu, monsieur Martel?

**M. Martel:** Cela fait un an.

**La présidente:** Vous n'avez jamais parlé aux fonctionnaires du ministère des Transports fédéral?

**M. Martel:** Non.

**Le sénateur Bolduc:** Je vous posais la question parce qu'il est bien important pour vous d'établir des contacts à l'intérieur du ministère afin de les sensibiliser à votre situation avant que les projets de loi viennent en Chambre. Tout le monde fait cela. Je pense qu'il est normal de voir les membres du gouvernement et de l'administration avant que le projet de loi ne soit rédigé afin d'éviter des complications pendant la rédaction du projet de loi.

Cela ne veut pas dire qu'une intervention au niveau des comités parlementaires n'est pas efficace non plus. Ce n'est pas cela que je veux dire. Cela rend le processus un peu plus difficile parce qu'en fin de session, lorsque le gouvernement veut adopter un projet de loi, il n'est pas facile de l'amender au Sénat et le renvoyer à la Chambre des communes pour une deuxième révision. Je vous avoue que cela me frappe que vous n'ayez pas eu de discussion avec l'administration. C'était ma seule réflexion pour l'instant, madame la présidente.

**Le sénateur Joyal:** Madame la présidente, je voudrais quand même exprimer un point de vue. Le cas d'Air Canada est connu dans l'histoire du Canada. Cela dure depuis 25 ans, et on sait qu'il faut toujours se battre: matin, midi et soir.



If there is a single Canadian government organization or service which receives more complaints than any other in the country, it is Air Canada. So I must say to both our colleagues and those people who will read today's proceedings, that people assume that the Transport Department knows it has a permanent, systemic and endemic problem with Air Canada. Mr. Martel has told us that the figures are increasing, not decreasing.

I do not want to give the impression that this is a new situation and that we do not know what it is all about. Every year, we get a report from the Official Languages Commissioner and I invite you to look at the list of complaints. Air Canada gets the most. I hope officials from the Department of Transport realize they are on the hot seat and that they do not have the benefit of the doubt.

It must be said at the outset. I wanted to make that clear. This in no way prevents anyone from making representations. We must put the representations in the context of a problem that has been left unresolved. That is obvious because you are back here today and because the Official Languages Commissioner reminds us of that fact every year.

That said, Mr. Martel, the comments made by Senator Roberge, in some way open the door, as Madam Chair said earlier, to various possibilities. One of these possibilities would involve the Senate considering amendments to the bill, which means that the bill would be returned to the House of Commons, and we do not know how long it would take in the other place for the amendments to be debated.

Moreover, I, as well as others, feel that the Minister of Transport could take into consideration the necessity to intervene quickly, and whether or not such an intervention is appropriate. I suppose the Official Languages Commissioner will appear before this committee. She will also be able to make suggestions. One of the possible suggestions would be to follow the approach adopted by the Senate for other bills of which I am aware, including Bill C-3 which established the DNA bank, and Bill C-2, given Royal Assent last week, which amends the Canada Elections Act. The Senate noted that there were defects in these bills, that is to say, omissions, and the respective ministers, the Solicitor General as well as the minister responsible for electoral reform, undertook to amend the bill at the first opportunity.

As Senator Roberge pointed out earlier, the Minister of Transport might have an opportunity when the Canada Transportation Act is reviewed, something that, I believe, will be happening within the next few months. I see that Madam Chair agrees with me. I am not a member of the committee, I am not familiar with its agenda, but it is possible, if not certain, that over the coming months Parliament will have to deal with amendments. The committee could ask the Minister to consider the possibility of a follow-up to your request after other witnesses have been heard. I would, of course, suggest that you follow the advice of Madam Chair, that is to contact the Minister to express your position, if that is the option that is decided upon.

S'il y a une société et une activité du gouvernement canadien qui fait toujours l'objet du plus grand nombre de plaintes au Canada, c'est la Société Air Canada. Alors, je dois vous dire, et je dis cela à tous nos collègues et à ceux qui liront nos délibérations aujourd'hui, qu'il y a une présomption que le ministère des Transports sait qu'il y a un problème permanent, systémique et endémique à la Société Air Canada. M. Martel nous l'a dit: les chiffres n'augmentent pas, ils baissent.

Je ne voudrais pas qu'on laisse entendre que la situation est nouvelle et qu'on ne savait pas de quoi il s'agissait. Je vous dis que nous recevons tous le rapport du commissaire aux langues officielles chaque année, et je vous invite à regarder le nombre de plaintes. C'est toujours là où il y a le plus grand nombre de plaintes. Je crois que ceux et celles qui rédigent les lois à Transports Canada doivent savoir qu'ils sont sur la sellette et que le bénéfice du doute n'est pas de leur côté.

Je pense qu'il faut le dire au départ. Je tenais à faire cette mise au point. Cela ne dégage pas, d'une certaine façon, quiconque de faire des représentations. Il faut mettre les représentations dans un contexte où il y a un problème qui n'est pas réglé. La preuve, c'est que vous êtes encore ici aujourd'hui, et que la commissaire aux langues officielles est là chaque année pour le rappeler.

Ceci dit, monsieur Martel, les propos du sénateur Roberge, d'une certaine façon ouvrent la porte, comme le disait tantôt madame la présidente, à différentes possibilités. Une des possibilités serait que le Sénat considère des amendements à ce projet de loi, qui auraient pour effet cependant de le retourner à la Chambre des communes, et on ne peut pas prévoir quel sera le délai que l'autre endroit mettra à débattre de ces amendements.

Par ailleurs, je crois comme d'autres qu'il y a des possibilités pour le ministre des Transports de considérer l'urgence qu'il y a d'intervenir, l'à-propos d'une intervention. J'imagine que madame la commissaire aux langues officielles viendra peut-être témoigner devant ce comité. Elle sera aussi en mesure, je crois, de faire des suggestions. L'une des suggestions possibles serait de suivre l'approche que le Sénat a suivie déjà pour d'autres projets de loi dont j'ai eu connaissance, dont le projet de loi C-3 qui a établi la banque d'empreintes génétiques, et le projet de loi C-2 qui a été sanctionné la semaine dernière et qui modifie la Loi électorale du Canada. On a constaté au Sénat qu'il y avait des défauts dans ces projets de loi, c'est-à-dire des omissions et les ministres respectifs, autant le Solliciteur général que le ministre responsable de la réforme électorale, ont pris des engagements précis d'amender le projet de loi à la première opportunité.

Il se pourrait, comme le soulignait tantôt le sénateur Roberge, que l'une des possibilités pour le ministre des Transports serait dans les révisions à venir de la Loi sur les transports du Canada qui, je comprends, est une loi qui va faire également l'objet de considérations au cours des prochains mois. Je vois que madame la présidente dit oui. Je ne suis pas membre du comité, je n'en connais pas l'agenda, mais il est probable sinon réel qu'au cours des prochains mois le Parlement pourrait être saisi d'amendements. Le comité pourrait demander au ministre de considérer la possibilité de donner suite à votre requête après que les autres témoins puissent être entendus. Je vous suggère évidemment de prendre l'invitation que madame la présidente



I think that would be a way for the Senate to adopt the bill. Of course, I cannot presume what the Senate will do, but it would be one way to satisfy your representations without delaying the implementation of the bill. That is one of the options you might want to consider.

We can amend the bill. The senators in their wisdom can do so either in their report or at third reading. I think we must also consider how best to satisfy the objectives. With that in mind, we all have a responsibility as parliamentarians to keep a close eye on the corporation which, unfortunately — and I take no pleasure in saying this — has the worst record for complying with the Official Languages Act.

We must not forget that Canadians want Air Canada to respect its obligations. They were made aware of this through rather harsh methods some 25 years ago, and it remains, as you yourself have said, ingrained in our national consciousness. For that reason, we have no other choice but to respect the principle of linguistic equality.

[English]

**Senator Forrestall:** First, I am somewhat confused this afternoon. I was here during the debate over 30 years ago now. I thought that I was quite clear with it but this afternoon, listening to you, I am not sure that I have ever been clear.

You have quoted Mr. Justice Bastarache and his comment about linguistic equality. Can you set my mind straight? The priority of Association des gens de l'air du Québec is not the language per se, it is the embracing of the francophone community within the body. In so doing, you must be careful to spell it out, because it misleads people. I share Senator Joyal's concern: I am quite amazed that this did not come out in the other place. However, now that it is out on the table it is important that we deal with the matter.

I offer the comment that we should be careful about the language we use. I have always thought that the goal was fluency of 25 per cent, and I always thought that was low. I am sure the francophone person sitting in the left or the right-hand seat of an aircraft is 100 per cent bilingual. The statistics in the wrong hands can be skilfully played with to create misunderstanding. I have one in the back of my mind.

Some of you will know that I get upset in the Internal Economy Committee about how we conduct committee hearings when we travel. You have heard me wonder aloud about that. We go "informally" to save money but, in so doing, we offend the morality of the law that we worked for and debated for so long. Here we have an example of it being offended again. The law does not have its champions. You are not alone in your fight, but, from time to time, we — myself in particular — do not think in separation terms. I thought about it more in terms of the equality of people, not the equality derived from being from Quebec. I am

vous fait, c'est-à-dire de contacter le ministre à cet effet et de lui exprimer votre position, si cela devait être l'option retenue.

Je crois que ce serait une façon pour le Sénat d'adopter le projet de loi. Évidemment, je ne peux pas présumer de ce que le Sénat fera, mais ce serait une façon de satisfaire vos représentations sans retarder l'application de ce projet de loi-là. C'est peut-être une des options qui peuvent être considérées.

On peut amender le projet de loi. Les sénateurs, dans leur sagesse, peuvent le faire soit dans leur rapport ou soit à l'étape de la troisième lecture. Je pense qu'il faut aussi considérer de quelle manière les objectifs seront le mieux satisfaits. À cet égard, nous avons tous une responsabilité comme parlementaires d'être le plus vigilants possible pour la société qui a malheureusement — et je ne dis pas cela du tout avec plaisir — le moins bon «record», comme on dit en mauvais français, de respect pour la Loi sur les langues officielles.

Il faut croire que les Canadiens sont très sensibles à ce qu'Air Canada satisfasse ses obligations. Ils ont été sensibilisés par la méthode forte il y a 25 ans, et cela demeure, comme vous le dites vous-même, partie du tissu national canadien. À cet égard, on n'a pas d'autre choix que de respecter le principe d'égalité linguistique.

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Je tiens tout d'abord à vous dire que je me sens un peu mêlé cet après-midi. J'étais là quand nous avons tenu ce débat il y a maintenant plus de 30 ans. Je croyais bien comprendre la situation, mais après vous avoir écouté cet après-midi, je ne suis pas sûr de l'avoir jamais bien comprise.

Vous avez cité le juge Bastarache sur la question de l'égalité linguistique. Pouvez-vous m'aider à tirer la chose au clair? La priorité de l'Association des gens de l'air du Québec n'est pas tant la langue que le souci de représenter la communauté francophone. Il faut bien le préciser, sinon vous risquez d'induire les gens en erreur. Je partage la préoccupation du sénateur Joyal: je suis abasourdi de constater que cette question n'ait pas été soulevée dans l'autre endroit. Mais comme elle est maintenant sur la table, il est important que nous en discutions.

Je tiens à faire remarquer qu'il nous faut bien peser nos mots. J'ai toujours pensé que l'objectif était la maîtrise de la langue à 25 p. 100, et j'ai toujours pensé que le pourcentage était peu élevé. Je suis sûr que le francophone qui est aussi à droite ou à gauche de la cabine est bilingue à 100 p. 100. Les statistiques peuvent être manipulées par un esprit retors pour créer des malentendus. Je suis justement victime d'un de ces malentendus.

Certains d'entre vous savent qu'il m'arrive au Comité de la régie interne de me fâcher à cause de la façon dont nous tenons nos audiences de comité quand nous sommes en déplacement. Vous m'avez entendu m'interroger tout haut à ce sujet. Nous nous déplaçons de façon «officielle» pour économiser de l'argent, mais nous violons ainsi l'esprit de la loi que nous avons débattue si longtemps, après avoir lutté si longtemps pour la faire adopter. Nous nous retrouvons encore une fois face à un cas d'atteinte à l'esprit de la loi. La loi n'a pas de défenseurs. Vous n'êtes pas seuls à vous battre pour votre cause, mais nous oublions de temps

from Nova Scotia, and I am the best Canadian in the world. That qualifies me for not very much of anything.

Having said that, be careful about the language, because one third of our nation was not around when we passed the law, and probably 40 per cent were not old enough to understand the debates. Indeed, the Canadian press generally did not do the best job in the world, outside of some notable exceptions where extraordinarily fine work was done. By and large, people from the extremes of the country did not have the privilege that I have had in sitting in the chamber during the debate. We must understand and remember that, when we find something wrong, a correction must be made. I agree. There are ways that private members' bills would support. Anything can be done. The House is the master of itself.

I would not invite you to expect anything next Friday, because all MPs want to go home, but that does not mean that by the end of the year we cannot have made significant progress towards establishment. I note and welcome your flexibility in terms of the length of time. I believe you were implying that more satisfactory progress should be seen to be made; that is, the type of progress that satisfies the law that we have in place because it is the law of the land.

I invite your response to my comment.

**Mr. Martel:** I should like to reply. You were talking about the time perspective. We have an example that was given to me by a manager at Bombardier. Bombardier bought a company in Belfast, Northern Ireland, in 1989. At the time, 6 per cent of the employees in that company, which is called Short Brothers, were Catholic. As of July 24, 1998, the percentage of Catholics in that company was at 14.8 per cent. They more than doubled in nine years. As you know, the political climate in Belfast is a bit different than ours.

Second, you told me to be careful when we talk about language. I would repeat one thing that was said by an MP when he was invited to one of our annual congresses a few years ago. He said that Association des gens de l'air du Québec recruits people from separatists to federalists, but the common denominator of the association is to promote francophone issues and to promote the use of French in aviation. That is the common denominator. It groups all those people together.

We are wrongly stuck with a label. We are being identified automatically to be on one side of the political arena, and that is wrong. In this country, you have the official language law. I wish that I did not need to be here. As Mr. Dawson was saying in 1981, we will be back here in 20 years. I do not want to repeat the phrase "We made progress." I do not wish to talk about it

à autre — c'est notamment mon cas — de penser à la loi dans l'optique de la séparation. J'y pense plutôt dans l'optique de l'égalité des personnes, sans que cette égalité tienne au fait que les personnes soient du Québec. Je suis moi-même de la Nouvelle-Écosse, et je suis le meilleur Canadien du monde. Ce n'est pas un titre qui vaut grand-chose.

Cela dit, il vous faut bien peser vos mots, car le tiers des Canadiens n'étaient pas encore nés quand nous avons adopté la loi, et 40 p. 100 d'entre eux n'étaient sans doute pas assez vieux pour comprendre la nature du débat. La presse canadienne, en règle générale, ne s'est pas très bien acquittée de sa tâche, à part quelques exceptions notables de journalistes qui ont fait un travail formidable. La plupart des gens des deux extrémités du pays n'ont pas eu le privilège que j'ai moi-même eu, en ce sens que j'étais au Parlement durant le débat. Il faut comprendre cela et se le rappeler quand nous constatons qu'il y a quelque chose qui ne va pas, qu'il y a des correctifs à apporter. Je suis d'accord avec vous. Il est possible d'intervenir au moyen de projets de loi d'initiative parlementaire. Tout est possible. La Chambre est maître de son destin.

Je vous invite à ne pas vous attendre à quelque chose d'ici à vendredi prochain, car tous les députés ont hâte de rentrer chez eux, mais cela ne veut pas dire que, d'ici à la fin de l'année, nous ne pourrions pas avoir fait des progrès considérables en vue de donner suite à ce que vous demandez. Je prends bonne note de la souplesse dont vous faites preuve pour ce qui est du délai, et je vous en suis reconnaissant. Je crois que vous tenez à entendre qu'il faudrait que les progrès soient perçus comme étant plus satisfaisants; c'est-à-dire les progrès réalisés afin de faire respecter la loi qui existe, puisque c'est la loi qui a cours chez nous.

Je vous invite à réagir à ce que je viens de dire.

**M. Martel:** J'aimerais réagir. Vous avez parlé de l'élément temps. J'ai un exemple à vous soumettre, exemple dont m'a parlé un gestionnaire de Bombardier. Bombardier a acheté une entreprise de Belfast, en Irlande du Nord, en 1989. À l'époque, 6 p. 100 de l'effectif de l'entreprise, qui s'appelle Short Brothers, étaient des catholiques. Au 24 juillet 1998, la proportion de catholiques travaillant pour l'entreprise était de 14,8 p. 100. Elle avait donc plus que doublé en neuf ans. Comme vous le savez, le climat politique à Belfast est un peu différent du nôtre.

Deuxièmement, vous m'avez dit qu'il nous faudrait bien peser nos mots. Je répéterai simplement ce qu'a dit un député quand il a été invité à un de nos congrès annuels il y a de cela quelques années. Il a dit que l'Association des gens de l'air du Québec recrute tant des séparatistes que des fédéralistes, mais que le dénominateur commun des membres de l'association est leur souci de faire la promotion des questions francophones et de l'utilisation du français dans le monde de l'aviation. Voilà le dénominateur commun, voilà ce qui unit tous ces gens.

Je crois qu'on nous étiquette à tort. On nous considère automatiquement comme étant dans un camp, sur le plan politique, et ce n'est pas justifié. Au Canada, nous avons la Loi sur les langues officielles. Je préférerais ne pas avoir besoin d'être là aujourd'hui. Comme le disait M. Dawson en 1981, nous serons de retour ici dans 20 ans. Je ne veux pas avoir à dire encore une

in 20 years. However, we are still talking. All those engagements were made in front of a Senate committee and a House of Commons committee.

Can we come over here and make all kinds of promises and get away with that? This is the highest chamber in the country. It was done. Why are we back to square one? Why are we back to 1978? We need teeth in the law. That is why I am here today. I will continue to fight for an equal representation of francophones. However, I hope the Senate will do something, because it is the last chance. After that, there will still be a debate that we want to avoid.

**The Chairman:** We will adjourn now and reconvene at 6:30.

The committee adjourned.

fois: «Nous avons fait des progrès.» Je ne veux pas avoir à en parler dans 20 ans. Mais nous en parlons toujours. Tous ces engagements ont été pris devant un comité du Sénat et un comité de la Chambre des communes.

Peut-on se présenter ici et faire toutes sortes de promesses sans y donner suite? Il s'agit de la plus haute chambre du pays. C'est pourtant ce qu'on a fait. Pourquoi sommes-nous de retour à la case départ? Pourquoi sommes-nous de retour à 1978? Nous avons besoin d'une loi qui a des dents. C'est pourquoi je suis là aujourd'hui. Je continuerai à me battre pour que les francophones aient droit à une représentation égale. J'espère toutefois que le Sénat fera quelque chose, car c'est notre dernière chance. Après, on continuera à débattre de la question, et c'est ce que nous voulons éviter.

**La présidente:** Nous allons lever la séance et reprendre nos travaux à 18 h 30.

La séance est levée.

---





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

#### APPEARING—COMPARAÎT

The Honourable David Collenette, P.C., Minister of Transport

L'honorable David Collenette, c.p., ministre du Transport

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From Transport Canada:*

Margaret Bloodworth, Deputy Minister;  
Valérie Dufour, Director General, Air Policy and Programs  
Group;  
Jacques E. Pigeon, General Counsel, Legal Services.

*From the Canadian Association of Airline Passengers:*

Michael Janigan, Executive Director, Public Interest,  
Advocacy Centre.  
Michael Murphy, President, Safety Interest, Advocacy Centre.

*From the Air Transport Association of Canada:*

J. Clifford Mackay, President and Chief Executive Officer;  
Warren Everson, Vice-President, Policy and Strategic  
Planning.

*From the Association des gens de l'air du Québec:*

Serge Martel, Pilot.

*De Transports Canada:*

Margaret Bloodworth, sous-ministre;  
Valérie Dufour, directrice générale, Politiques et programmes  
du transport aérien;  
Jacques E. Pigeon, avocat général, Services juridiques.

*De l'Association canadienne des passagers aériens:*

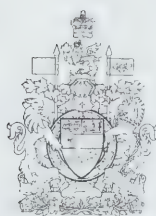
Michael Janigan, directeur exécutif, Intérêts publics, Centre  
de défense des intérêts.  
Michael Murphy, président, Sécurité publique, «Advocacy  
Centre».

*De l'Association du transport aérien du Canada:*

J. Clifford Mackay, président et chef de direction;  
Warren Everson, vice-président, Politiques et planification  
stratégique.

*De l'Association des gens de l'air du Québec:*

Serge Martel, pilote.



Second Session  
Thirty-sixth Parliament, 1999-2000

Deuxième session de la  
trente-sixième législature, 1999-2000

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

Monday, June 5, 2000

Le lundi 5 juin 2000

Issue No. 15

Fascicule n° 15

### **Second meeting on:**

Bill C-26, An Act to amend the Canada Transportation Act, the Competition Act, the Competition Tribunal Act and the Air Canada Public Participation Act and to amend another Act in consequence

### **Deuxième réunion concernant:**

Le projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Kirby
* Boudreau, P.C. (or Hays)	* Lynch-Staunton (or Kinsella)
Callbeck	Perrault, P.C.
Finestone, P.C.	Roberge
Furey	Spivak
Johnson	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Kirby
* Boudreau, c.p. (ou Hays)	* Lynch-Staunton (ou Kinsella)
Callbeck	Perrault, c.p.
Finestone, c.p.	Roberge
Furey	Spivak
Johnson	

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Monday, June 5, 2000

(21)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:30 p.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Finestone, P.C., Forrestall, Perrault, P.C., Roberge and Spivak (8).

*In attendance:* The official reporters of the Senate and Martin Brennan, Special advisor.

**WITNESSES:**

*From WestJet:*

Stephen C. Smith, President.

*From the Consumers' Association of Canada:*

Gail Lacombe, President;

Jennifer Hillard, Vice-President, Issues and Policy.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on May 30, 2000, the committee proceeded to study Bill C-26. (*See Issue No. 14, Monday, June 5, 2000 for full text of the Order of Reference.*)

The witnesses made a presentation and answered questions.

At 8:05 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

**ATTEST:**

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le lundi 5 juin 2000

(21)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 30, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Finestone, c.p., Forrestall, Perrault, c.p., Roberge et Spivak (8).

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat et Martin Brennan, conseiller spécial.

**TÉMOINS:**

*De WestJet:*

Stephen C. Smith, président.

*De l'Association des consommateurs du Canada:*

Gail Lacombe, présidente;

Jennifer Hillard, vice-présidente, Enjeux et Politique.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 30 mai 2000, le comité examine le projet de loi C-26. (*Voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 14 du 5 juin 2000.*)

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

À 20 h 05, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ:**

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

OTTAWA, Monday, June 5, 2000

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-26, to amend the Canada Transportation Act, the Competition Act, the Competition Tribunal Act and the Air Canada Public Participation Act and to amend another act in consequence, met this day at 6:30 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** Our next witness is Mr. Stephen Smith, President of WestJet.

Welcome again to our committee, Mr. Smith. We look forward to hearing your presentation. Please proceed.

**Mr. Stephen C. Smith, President, WestJet:** It is nice to be back, Madam Chair, especially since I had laryngitis the last time I appeared here. It is great to see Bill C-26 working its way through the chamber. I am pleased to provide input to the committee.

I should like to talk first about the WestJet story because it is important that we understand what WestJet does and is doing. Also, it is important to understand the impact of Bill C-26 on a company like WestJet. I will then talk about the current situation, following which I will talk about Bill C-26 in particular.

WestJet focused on several facets when it developed the airline. First, we felt that low air fares stimulate a marketplace. WestJet is not trying to exchange passengers with Air Canada, Canadian, Canada 3000 or Royal Airlines. We are stimulating the marketplace, and we do that through low fares.

Second, we focused on short haul transportation, not long haul transportation. We believe, and we know we are, stimulating the marketplace. We are taking people from their cars, from the buses and the trains, and attracting people who otherwise would have spent a weekend on the couch. We are creating a new market. We are not trying to exchange someone else's guests or customers.

Our average one-way fare in 1999 was \$83. Obviously, this is a low fare in comparison to most airlines in the world. On that basis, analysts tell us that this year we will carry — and I must say that because we are a publicly traded company — over 3 million passengers. That is a fair number of people who, we believe, would not otherwise have flown. We are creating this new marketplace.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 5 juin 2000

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui a été renvoyé le projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence, se réunit aujourd'hui à 18 h 30 pour étudier le projet de loi.

**Le sénateur Lise Bacon** (présidente) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Le témoin suivant est M. Stephen Smith, président de WestJet.

Nous vous souhaitons à nouveau la bienvenue à notre comité, monsieur Smith. Nous sommes impatients d'entendre votre exposé. Vous avez la parole.

**M. Stephen C. Smith, président, WestJet:** C'est bien d'être de nouveau de retour devant vous, madame la présidente, surtout que je faisais une laryngite la dernière fois que j'ai témoigné devant vous. C'est formidable de voir que le projet de loi C-26 fait son chemin au Sénat. Je suis heureux de participer aux travaux de votre comité.

Je voudrais tout d'abord vous parler de WestJet, car il est important de comprendre ce que fait WestJet. Il est important aussi de comprendre les répercussions du projet de loi C-26 pour une compagnie comme WestJet. Je vous décrirai ensuite la situation actuelle, après quoi je vous parlerai plus précisément du projet de loi C-26.

Au moment de la création de WestJet, nous avons décidé de nous concentrer sur un certain nombre d'éléments. Premièrement, nous étions d'avis que le fait d'offrir des tarifs aériens réduits stimule l'activité sur le marché. WestJet ne tente pas d'arracher des passagers à Air Canada, à Canadien, à Canada 3000 ou aux Lignes aériennes Royal. Nous stimulons l'activité sur le marché, grâce à nos tarifs réduits.

Deuxièmement, nous avons décidé de nous concentrer sur les courtes distances, plutôt que sur les longs parcours. Nous croyons — nous savons — que nous stimulons ainsi l'activité sur le marché. Nous attirons des gens qui auraient voyagé en voiture, en autocar ou en train et nous attirons aussi ceux qui auraient peut-être passé la fin de semaine assis devant leur télé. Nous créons un nouveau marché. Nous n'essayons pas de prendre des clients à quelqu'un d'autre.

Le prix moyen de nos allers simples en 1999 était de 83 \$. Il s'agit bien entendu d'un tarif économique par rapport à ceux que pratiquent la plupart des lignes aériennes du monde. Pour cette raison, nous allons accueillir cette année, d'après nos analystes — et il s'agit là d'une information publique, puisque notre entreprise est cotée en bourse — plus de trois millions de voyageurs. Il s'agit d'un assez grand nombre de personnes qui, selon nous, n'auraient pas normalement pris l'avion. Nous sommes donc en train de créer un nouveau marché.

We do not believe that we are competition to Air Canada. Some people have tried to portray us as the new competition to Air Canada. Air Canada is 45 times our size. We are an alternative. We are an alternative to the family car, to the train, the bus, the couch, the restaurant meal, a good movie and, maybe in some cases, an alternative to Air Canada. However, we are not trying to say that we are competition to Air Canada or to Canadian.

We started out in February 29, 1996, with three aircraft. We currently operate 17 aircraft, and we have placed the single largest new aircraft order in Canadian aviation with our order for 70 new Boeing 737-700 aircraft.

**Senator Spivak:** How many?

**Mr. Smith:** Seventy. We currently serve 14 cities in Canada. This Thursday we will add our fifteenth city, which is Ottawa. We will be connected to the WestJet network from Hamilton.

We are creating employment. We started out with 220 people in our corporation; we now have well over 1,200. This year alone, we will add over 300 employees. We can project adding 300 employees each year for the foreseeable future. In addition, by having people travel, we obviously create employment in the rental car, hotel and restaurant industries.

From a financial perspective, WestJet is doing extremely well. Our 1999 profit was up 143 per cent over the previous year, to about \$15.3 million. Our first quarter profit in the year 2000 was up 96 per cent over the first quarter of 1999. We came in at \$4.2 million.

We went public in July of 1999, less than one year ago, selling at \$10 a share. Taking into account that we did a three-for-two dilution of our stock, we are trading at the equivalent of about \$36 a share right now. If one looked at the value of the corporation based upon multiplying shares and the value and number of the shares, WestJet is now worth half that of Air Canada, even though Air Canada has revenue 45 times greater than ours.

**Senator Spivak:** What is your P/E ratio?

**Mr. Smith:** Our P/E ration is currently about 50 times.

WestJet is a very good story from the public perspective. It is a good story from our employee perspective. The last time I appeared before your committee, I talked about our profit-sharing program. It is a good story from the investment perspective. It shows that you can make money in the airline industry if you find your niche and work on it.

The current situation, assuming that Air Canada and Canadian come together, is that we have one airline that controls 90 per cent of the revenue in the airline industry in Canada. We need, as a country, to create competition. Microsoft controls far less than

Nous ne croyons pas être un concurrent d'Air Canada. Certains ont essayé de nous présenter comme tel. Or, Air Canada a 45 fois notre taille. Nous sommes une solution de rechange. Nous sommes une solution de rechange à la voiture particulière, au train, à l'autocar, au divan, au repas au restaurant, à un bon film et, peut-être aussi dans certains cas, à Air Canada. Nous ne prétendons toutefois pas être des concurrents ni d'Air Canada ni de Canadien.

Nous avons commencé le 29 février 1996 avec trois aéronefs. Nous en exploitons maintenant 17, et nous avons placé la plus grosse commande d'aéronefs neufs de l'histoire de l'aviation canadienne, en commandant 70 nouveaux Boeing 737-700.

**Le sénateur Spivak:** Combien?

**M. Smith:** Soixante-dix. Nous desservons 14 villes canadiennes à l'heure actuelle. Jeudi, cette semaine, nous ajouterons une 15<sup>e</sup> ville canadienne, soit Ottawa. Nous serons reliés au réseau WestJet à partir de Hamilton.

Nous créons de l'emploi. À nos débuts, nous avions un effectif de 220; nous comptons maintenant bien au-delà de 1 200 employés. Cette année, nous ajouterons 300 employés à notre effectif. Nous pouvons prévoir ajouter 300 employés chaque année pour l'avenir prévisible. En outre, en incitant les gens à voyager, nous créons manifestement des emplois dans divers secteurs: location de voitures, hôtels et restauration.

Sur le plan financier, WestJet se porte très bien. Notre bénéfice pour 1999 était en hausse de 143 p. 100 par rapport à l'année précédente, atteignant quelque 15,3 millions de dollars. Notre bénéfice pour le premier trimestre de l'an 2000 était en hausse de 96 p. 100 par rapport au premier trimestre de 1999, à 4,2 millions de dollars.

Nous avons émis des actions dans le public pour la première fois en juillet 1999, il y a moins d'un an, à 10 \$ l'action. Étant donné que nous avons effectué une dilution de trois pour deux de notre capital, nos actions se vendent maintenant l'équivalent d'environ 36 \$. Si on calcule la valeur de l'entreprise en tenant compte de la multiplication de nos actions ainsi que de la valeur et du nombre de nos actions, WestJet vaut maintenant la moitié de ce que vaut Air Canada, même si Air Canada a des revenus qui sont 45 fois supérieurs aux nôtres.

**Le sénateur Spivak:** Quel est votre coefficient de capitalisation des bénéfices?

**M. Smith:** Il est d'environ 50 fois à l'heure actuelle.

WestJet est une réussite du point de vue du public. C'est une réussite du point de vue de nos employés. La dernière fois que j'ai témoigné devant votre comité, je vous ai parlé d'un programme d'intéressement. C'est une réussite du point de vue des investisseurs. Cela montre qu'on peut faire de l'argent dans le secteur du transport aérien à condition d'y trouver son créneau et de travailler à l'élargir.

La situation actuelle, en supposant qu'Air Canada et Canadien soient fusionnés, est telle qu'un transporteur contrôle 90 p. 100 des revenus dans le secteur du transport aérien au Canada. Notre pays a besoin de susciter la concurrence. Microsoft contrôle bien



90 per cent of its market niche, and there are discussions that it should be broken up.

We are not saying to regulate. We do not want any sort of regulation. We believe that the best regulation is competition.

We do not believe in cabotage. We believe that cabotage would be bad for WestJet and for Canadian aviation. About 20 per cent of routes normally generate about 80 per cent of profits. In most corporations, 20 per cent of the products generate 80 per cent of the profits. This is no different for WestJet.

If I were a U.S. carrier coming into Canada, with all due respect, I would not be targeting Grande Prairie. It would not be the first place at which I would look. I would look at some of the bread and butter routes on which WestJet makes its money.

I believe that we must allow the universe to unfold a little.

We have had a cataclysmic breakup and merger in the industry and, as a result, we must allow the Canadian aviation universe to unfold. Since then, we have had announcements from Sky Services about creating a business airline, from Canada 3000 about adding another four aircraft and going public, and from CanJet about creating something in Halifax. As well, Royal Airlines and Air Transat have added frequencies in the Golden Triangle — Toronto-Ottawa-Montreal — and WestJet has made changes here and there.

We have had a big merger. For us to try to artificially control the marketplace would be wrong. I think that we must allow the universe to unfold a little and we must believe in the entrepreneurial aspects of Canadians.

Having said that, we have a situation that has occurred in Moncton. I am sure those of you who have been reading the paper are familiar with this situation. We announced on February 29 of this year that we would start serving Hamilton to Moncton with fares starting as low as \$129, but the fare had to be purchased 10 days in advance. However, the walk-up fare — walking up one minute to fly the next minute — would be \$299.

We started service on April 19, and on April 10, Air Canada announced they would increase their capacity by 67 per cent after previously reducing it by 9 per cent. They indicated that they had reduced their capacity across Canada by about 15 per cent. On the Moncton flights, they reduced it by 9 per cent and then increased it by 67 per cent for Toronto-Moncton only. At that same time, they had a one-way fare of \$605. They reduced that to \$249, with no restrictions, to compete with our \$299 fare. They actually went lower than our fare.

Montreal-Moncton remains at \$517 versus the Toronto-Moncton fare of \$249, and Halifax remains at \$678, which is 50 miles further than Toronto-Moncton, versus the \$249 for Toronto-Moncton.

moins de 90 p. 100 de son créneau, et il est question de démanteler l'entreprise.

Nous ne disons pas qu'il faut réglementer. Nous ne voulons pas de réglementation, en aucune manière. Nous sommes d'avis que c'est la concurrence qui constitue la meilleure forme de réglementation.

Nous ne croyons pas au cabotage. Nous estimons que le cabotage serait néfaste pour WestJet et pour le secteur canadien de l'aviation. La règle générale est qu'environ 20 p. 100 des routes produisent environ 80 p. 100 des bénéfices. C'est la règle pour la plupart des sociétés. WestJet ne fait pas exception à cette règle.

Si j'étais à la place d'un transporteur américain qui arrivait au Canada, et je dis cela avec tout le respect que je vous dois, je ne ciblerais pas Grande Prairie. Ce ne serait pas ma destination de choix. Je me concentrerais sur certaines des routes qui me permettraient d'assurer ma subsistance, celles qui sont rentables pour WestJet.

J'estime qu'il faut attendre un peu que les choses se remettent en place.

Le secteur a connu un éclatement et une fusion d'une proportion cataclysmique, et il faut donc laisser au monde de l'aviation canadienne le temps de se remettre en place. Depuis, il y a Sky Services qui a annoncé son intention de créer une ligne aérienne pour les voyageurs d'affaires, il y a Canada 3000 qui a annoncé qu'elle allait ajouter quatre aéronefs à sa flotte et émettre des actions dans le public, et il y a aussi CanJet qui a annoncé son intention d'introduire un service à Halifax. En outre, les Lignes aériennes Royal et Air Transat ont augmenté la fréquence de leurs vols dans le triangle doré — Toronto-Ottawa-Montréal — et WestJet a fait des changements ici et là.

Nous venons de subir une fusion énorme. Nous aurions tort de chercher à réglementer le marché de façon artificielle. J'estime qu'il faut attendre un peu que les choses se remettent en place, et nous avons confiance en l'esprit d'entreprise des Canadiens.

Cela dit, je veux vous parler de quelque chose qui nous est arrivé à Moncton. Je suis sûr que ceux d'entre vous qui lisent les journaux sont au courant de ce qui s'est passé. Nous avons annoncé le 29 février cette année que nous allions commencer à offrir des vols entre Hamilton et Moncton à des tarifs aussi bas que 129 \$, à condition qu'on achète son billet 10 jours d'avance. Cependant, le tarif dernière minute serait de 299 \$.

Nous avons lancé le service le 19 avril, et le 10 avril Air Canada avait annoncé qu'elle accroîtrait sa capacité de 67 p. 100 après l'avoir abaissée auparavant de 9 p. 100. Elle a indiqué qu'elle avait réduit sa capacité dans tout le Canada d'environ 15 p. 100. Pour les vols sur Moncton, elle l'a réduite de 9 p. 100 pour ensuite l'accroître de 67 p. 100 uniquement pour la liaison Toronto-Moncton. Par ailleurs, elle offrait un aller simple à 605 \$. Elle a ramené ce tarif à 249 \$, sans aucune restriction, pour soutenir la concurrence avec notre tarif de 299 \$. Elle a en fait offert un tarif plus bas que le nôtre.

Le trajet Montréal-Moncton reste à 517 \$ alors que le trajet Toronto-Moncton est de 249 \$. Pendant ce temps, Halifax reste à 678 \$, et pourtant c'est un trajet plus long de 50 milles que Toronto-Moncton, qui coûte 249 \$.

It is obvious what Air Canada is trying to do and it is exactly what Bill C-26 is put into place to ensure does not happen — that a dominant carrier, with 90 per cent of the market, cross-subsidizes. Losses on Toronto-Moncton would be absolutely lost in a rounding, if they incurred any losses, versus looking at other routes that they fly, such as international and some routes in the Golden Triangle.

In terms of Bill C-26 itself, the issue that I talked about is something called predation. There are two aspects of predation. First, there must be a cease and desist ability for the Competition Bureau to come in and stop this type of action because, obviously, predation can be costly to a start-up carrier. Second, there must be a test that should be against the fully allocated operating expenses of an airline and not on the incremental side. We say that because if a seat goes empty in the airline industry and you would have received \$1 for that seat, it is \$1 more than you otherwise would have received because there is little incremental cost in carrying another passenger. Full-service carriers use this as a way to indicate that they can have these low fares at the same time only on routes that are served by their low-fare competitors.

I believe that high fares in themselves will create competition. Nature and the type of society that we are in abhors a vacuum, and there is a vacuum right now. When there are high fares, a number of carriers come running in, which is what we are seeing right now. Again, we do not want to set fares and we do not want regulation because those high fares will create competition.

Bill C-26 should be put into place quickly. While WestJet is a strong carrier and we can survive the attack that Air Canada has placed on us in Moncton, we believe that other carriers may not be so fortunate. As a result, Bill C-26 will have to be in place sooner rather than later.

I support ATAC in terms of one of the issues that we will have once Bill C-26 is gone. That issue is the cost of operating an airline in Canada. Every dollar that our costs go up kicks a passenger off the back end of our airline, not literally but figuratively. For every dollar that the cost increases, people will say, "You know what? I will drive because I have a family of five and it is not worth it. I think I will drive." That is happening all the time. We see airports that increase the amount of dollars they are charging to airlines. We have seen NAV CANADA increase some of their charges. There is a lot of downloading of expenses from the government to airlines and that, in the long term, will reverse economic stimulation. Before you know it, we will end up back where we are right now.

The effectiveness of Bill C-26 will be measured by the ability of the new entrants to enter the market and provide new services, a competitive alternative and sustainable fare reductions across Canada. Success cannot be measured by temporary fare reductions and capacity increases instigated by the dominant carrier in order to swap those who might challenge their overwhelming dominance in the marketplace.

De toute évidence, Air Canada essaye exactement ce qu'on souhaite éviter avec le projet de loi C-26: qu'un transporteur dominant, qui occupe 90 p. 100 du marché, fasse de l'interfinancement. Les pertes sur le trajet Toronto-Moncton disparaîtraient complètement dans un bilan, si toutefois il y avait des pertes, et il faut considérer au regard de cela les autres trajets, comme les lignes internationales et certaines dans le triangle d'or.

Au sens du projet de loi C-26, la question dont j'ai parlé concerne les tarifs abusifs. Il y a deux aspects dans les tarifs abusifs. Pour commencer, il faut donner au Bureau de la concurrence les moyens de mettre fin à ces pratiques qui, de toute évidence, peuvent coûter très cher à un transporteur qui démarre. Deuxièmement, le test doit porter sur la totalité des dépenses de fonctionnement d'une compagnie aérienne, et non pas sur les bénéfices supplémentaires. En effet, si un siège reste vacant dans un avion, si on vous donne un dollar pour ce siège, c'est un dollar de plus que vous n'auriez pas eu autrement, car un passager supplémentaire ne coûte pratiquement rien. Les transporteurs qui offrent tous les services se basent sur cette notion pour offrir des tarifs réduits uniquement sur des lignes desservies par leurs concurrents à tarif réduit.

À mon avis, les tarifs élevés serviront la concurrence. Nous vivons dans une société et dans un ordre naturel qui ne supportent pas le vide, et à l'heure actuelle un vide existe. Dès que les tarifs sont élevés, plusieurs transporteurs accourent, et c'est précisément la situation actuelle. Je le répète, nous ne voulons pas fixer les tarifs, et nous ne voulons pas non plus de règlement, car ces tarifs élevés encourageront forcément la concurrence.

Il faut absolument adopter le projet de loi C-26 rapidement. WestJet est une compagnie solide, et nous pouvons survivre aux attaques d'Air Canada sur la ligne de Moncton, mais d'autres transporteurs n'y réussiront peut-être pas. Pour cette raison, il faut absolument adopter le projet de loi C-26 le plus vite possible.

Il y a un point sur lequel je suis d'accord avec l'ATAC en ce qui concerne les problèmes que nous aurons lorsque le C-26 aura disparu. Il s'agit des frais d'exploitation des compagnies aériennes au Canada. Chaque fois que ces frais augmentent d'un dollar, il y a un passager qui se retrouve éjecté; évidemment c'est une façon de parler. Pour chaque dollar d'augmentation des frais, il y a des gens qui disent: «Vous savez, nous allons y aller en voiture, car avec une famille de cinq personnes, cela coûte trop cher. Nous prendrons la voiture.» Les gens se disent cela sans arrêt. Les aéroports continuent à augmenter les tarifs qu'ils font payer aux compagnies aériennes. NAV CANADA a augmenté certains de ces tarifs. De son côté, le gouvernement se décharge de beaucoup de dépenses sur les compagnies aériennes, et à long terme cela aura un effet économique négatif. Avant longtemps, nous nous retrouverons là où nous en sommes actuellement.

On verra si la loi C-26 est efficace si de nouveaux arrivants réussissent à s'imposer sur le marché, et à offrir de nouveaux services et à faire baisser les tarifs d'une façon durable au Canada. Ce n'est pas parce que les tarifs baissent temporairement ou parce que le transporteur dominant augmente sa capacité pour écraser tous les concurrents possibles que cette entreprise est un succès.



**Senator Forrestall:** Mr. Smith, I will ask you a question generally about airport costs and whether you are getting a fair deal wherever you are flying. Why did you reject Halifax?

**Mr. Smith:** I understand that this question made *The Globe and Mail* today as it was a question that came from a reporter. The reality is that at least 30 to 40 cities have written to us requesting air service from WestJet for the simple reason that we stimulate the marketplace and business and we allow people to fly who otherwise would not. Halifax came to us and said that they would like to see us provide service out of Halifax, but were unwilling to reduce the costs of operating at their airport. When we took a look at Moncton versus Halifax, Moncton, within a one-hour drive, services about 600,000 people when you include St. John and Halifax.

**Senator Forrestall:** No one drives from Moncton to Halifax in one hour.

**Mr. Smith:** I meant to say Saint John, Fredericton and Charlottetown — those areas. Halifax has a catchment area of about 600,000 people as well. Air Canada provides about 2,000 seats a day between Toronto and Halifax and 150 seats a day between Toronto and Moncton. Being the smaller airline and the nimble airline, we do not go after the dominant carrier's strongest market; rather, we go after a market that is slightly different because, a lot of times, Air Canada will back-call you to go to Toronto, or to the Hamilton area. As a result, we felt that Moncton was a better decision.

Part of that decision was that the airport in Halifax was not flexible in terms of the costs that they would pass on to us. Having said that, I believe that they charge the same costs to everyone, where Moncton was willing to be much more flexible than Halifax. As a result, in terms of order — because we may eventually end up in Halifax some day — Moncton was a better opportunity for WestJet right now.

**Senator Forrestall:** Would you consider Fredericton, then, to be a catchment area?

**Mr. Smith:** Fredericton, right now, is a catchment area for Moncton, but in the long term, I believe we will provide service to Fredericton. Given that we serve cities like Grande Prairie, a city of 25,000 people, any city over 25,000 people is a potential WestJet city.

**Senator Forrestall:** Could you tell us a bit about what was different in the costing structures upon which negotiations were taking place with Moncton as opposed to Halifax? Was it slot rentals?

**Mr. Smith:** There are many different ways that an airport charges an airline, such as landing fees, terminal fees, security fees, parking fees, et cetera. There are a number of different ways. I prefer not to look at it that way. To me, it is the cost of a turnaround. I do not care what you call it. Some airports charge more for landing fees, less for terminal fees, more for security — it is a bit of a shell game. When we looked at the total cost of operating in Halifax, it would have been the most expensive airport we operate in, only exceeded by St. John's. Every other

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur Smith, je vais vous poser une question d'ordre général sur les coûts des aéroports et vous demander si les gens sont traités équitablement, quelle que soit leur destination. Pourquoi avez-vous tourné le dos à Halifax?

**M. Smith:** Je crois que cette question a paru dans le *Globe and Mail* d'aujourd'hui; c'est un journaliste qui l'a posée. En réalité, il y a 30 ou 40 villes qui nous ont écrit pour demander que nous les desservions, pour la simple raison que nous sommes un facteur de stimulation pour le marché et que nous offrons une possibilité à des gens qui, autrement, n'auraient pas pu voyager par avion. Halifax s'est adressée à nous pour que nous assurions un service dans cette ville, mais les responsables ont refusé de réduire les frais que nous aurions dans leur aéroport. Nous avons donc comparé Moncton et Halifax, Moncton qui, dans un rayon d'une heure de route, dessert environ 600 000 personnes si on inclut St. John et Halifax.

**Le sénateur Forrestall:** Personne ne peut aller de Moncton à Halifax en une heure.

**M. Smith:** Je voulais dire à St. John, Fredericton et Charlottetown — toute cette région. Halifax dessert également environ 600 000 personnes. Air Canada offre environ 2 000 sièges par jour entre Toronto et Halifax et 150 sièges par jour entre Toronto et Moncton. Comme nous sommes une compagnie plus petite et plus agile, nous ne recherchons pas les très grands marchés du transporteur dominant; nous préférons des marchés légèrement différents, car Air Canada va chercher des voyageurs en attente pour aller vers Toronto-Hamilton. Pour cette raison, nous avons pensé que Moncton était préférable.

Si nous avons pris cette décision, c'est que l'aéroport de Halifax a refusé d'être accommodant en ce qui concerne les tarifs. Cela dit, je pense qu'ils imposent le même tarif à tous les transporteurs, mais Moncton était prêt à être beaucoup plus souple. Nous avons donc jugé que Moncton était préférable pour WestJet à l'heure actuelle, mais il n'est pas exclu que nous allions à Halifax un jour ou l'autre.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que vous considérez Fredericton comme un centre aérien?

**M. Smith:** Fredericton attire à l'heure actuelle des gens de Moncton, mais, un jour ou l'autre, nous pensons desservir Fredericton. En effet, nous desservons des villes comme Grande Prairie, qui a 25 000 habitants; toute ville de plus de 25 000 habitants pourrait être une ville WestJet.

**Le sénateur Forrestall:** Pouvez-vous nous dire un peu en quoi les négociations avec Moncton et avec Halifax ont été différentes? Était-ce la location des créneaux?

**M. Smith:** Les aéroports facturent aux compagnies aériennes toutes sortes de services: frais d'atterrissage, frais d'utilisation du terminal, frais de sécurité, de stationnement, et cetera. Je préfère ne pas considérer les choses de cette façon-là. Pour moi, l'important, c'est le coût d'une escale. Les noms qu'on leur donne n'ont pas d'importance. Certains aéroports exigent plus pour l'atterrissage, moins pour l'utilisation du terminal, plus pour la sécurité... c'est un peu au hasard. Lorsque nous avons calculé le total des frais d'exploitation à Halifax, nous avons constaté que



airport in Canada costs less than those two, Moncton costing far less. As a result, we saw an opportunity to service a city like Moncton, which had a lot less capacity into it and, hopefully, the same type of catchment area. We find that for our type of fares, people will drive a fair way. In fact, we started servicing Thunder Bay and the number of people driving up to Thunder Bay from Toronto to take WestJet became embarrassing. We never thought that would happen, given the 14-hour drive. We never considered Toronto as a catchment area for Thunder Bay, but perhaps it is now.

**Senator Forrestall:** I have a vested interest here. To park at the Halifax International Airport, you must first compete with cars from New Brunswick. If you can get them all back into Moncton, then I should thank you. You might even see some cars from Nova Scotia. There is nothing wrong with people driving to Moncton from Amherst or Springhill, and all the North Shore.

I wish you well. I visited you a year or so ago with our safety committee. We were impressed with what you were doing.

You are moving into an area where I have a real concern, and that is safety. How large is your fleet?

**Mr. Smith:** We have 17 aircraft right now.

**Senator Forrestall:** Before you get grey, you are looking at 100 aircraft or more in your fleet. In the initial stages, how will you do your engineering, your inspection work and your overhauls? Will you continue to farm out major overhauls? Have you decided on the plane yet?

**Mr. Smith:** We decided on the Boeing 737-700. There is a dramatic difference between airlines that have a large number of different types of aircraft versus an airline that only has one type. If you only have one type, it makes things much easier, and having newer aircraft makes things much easier than having older aircraft. We will have 22 737-200s by the time we start getting the 700s. With the 700s, we will not see a heavy check for about five years. When that check finally does occur, at this point the thought is that we will continue to farm that work out. We will be responsible for what we call the AMB or the light checks, and then farm out the heavier checks.

**Senator Forrestall:** To whom would you farm them out?

**Mr. Smith:** Currently, we use Conair Group Inc. in Abbotsford, another great Canadian company. Again, it depends on the financial deal and how their work is at that time.

**Senator Forrestall:** Did you buy your aircraft or are you leasing them?

cet aéroport aurait été le plus cher de tous ceux que nous fréquentons, à l'exception de St. John's. Tous les autres aéroports du Canada coûtent moins cher que ces deux-là, et Moncton beaucoup moins cher. Pour cette raison, nous nous sommes dit que Moncton était une bonne option, d'autant plus que cette ville a une capacité bien moindre, et une clientèle potentielle équivalente, du moins nous l'espérons. Nous avons eu l'occasion de constater que les gens étaient prêts à conduire assez longtemps si on leur offrait le type de tarifs que nous leur offrons. En fait, nous avons commencé à fonctionner à Thunder Bay, et un nombre ridicule de gens ont commencé à venir en voiture de Toronto à Thunder Bay pour prendre un avion de WestJet dans cette ville. Comme c'est un trajet de 14 heures, nous ne nous y attendions pas. Nous n'avions jamais pensé que Thunder Bay pourrait attirer des clients de Toronto, mais apparemment c'est le cas.

**Le sénateur Forrestall:** C'est une question qui m'intéresse personnellement; en effet, pour trouver une place de stationnement à l'aéroport international de Halifax, il faut arriver avant les voitures du Nouveau-Brunswick. Si vous réussissez à les convaincre de retourner à Moncton, alors je devrai vous remercier. Vous risquez même de voir des voitures de la Nouvelle-Écosse. En fait, il est tout à fait normal que les gens d'Amherst, de Springhill et de toute la côte Nord aillent à Moncton.

Je vous souhaite beaucoup de succès. Nous vous avons rendu visite avec notre comité chargé de la sécurité il y a environ un an. Nous avons été très impressionnés par ce que vous faisiez.

Cela nous amène à une question particulièrement cruciale, celle de la sécurité. Quelle est l'importance de votre flotte?

**M. Smith:** Pour l'instant nous avons 17 appareils.

**Le sénateur Forrestall:** J'imagine que vous finirez par avoir une centaine d'appareils, ou plus. Pendant les premières années, comment allez-vous vous organiser pour le travail de génie, les inspections, les révisions? Allez-vous continuer à donner les grosses révisions à l'extérieur? Avez-vous décidé quel type d'appareil?

**M. Smith:** Nous avons choisi le Boeing 737-700. Il y a une énorme différence entre les compagnies aériennes qui ont toutes sortes d'appareils différents et les compagnies aériennes qui n'ont qu'un seul type d'appareil. Un seul type, cela facilite beaucoup les choses, et plus l'appareil est neuf, plus c'est facile. Lorsque nous commencerons à prendre livraison des 700, nous aurons 22 737-200. Avec les 700, nous n'aurons pas besoin de révision majeure avant environ cinq ans. Pour l'instant nous pensons toujours faire faire le travail à l'extérieur lorsque cela se produira. Nous nous chargerons nous-mêmes des vérifications mineures, ou ABM, et nous donnerons à l'extérieur les révisions importantes.

**Le sénateur Forrestall:** À qui pensez-vous vous adresser?

**M. Smith:** Pour l'instant nous faisons appel au groupe Conair, inc., à Abbotsford, une autre excellente compagnie canadienne. Là encore, cela dépendra des termes financiers que nous pourrions conclure et de la qualité de leur travail à ce moment-là.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que vous achetez vos appareils, ou bien est-ce que vous les louez?

**Mr. Smith:** Of the first 30, 10 will be leased and 20 will be purchased and/or financed. Of the 70, another 10 will be leased and another 40 will be purchased or financed. Even on those aircraft, we could do sale lease-backs. We are looking at an optimal schedule right now to ensure that we do not hinder our balance sheet, that we keep cash in the corporation, not blow up our debt-equity ratios, and keep our investors happy.

**Senator Forrestall:** We have a problem in the industry with a potential 1,100 or 1,200 flight attendants and other related workers. Will there be any work for that group in case they are left hanging out to dry?

**Mr. Smith:** We are expanding at over 300 people per year. There are always those opportunities.

**Senator Forrestall:** Where will you find your pilots?

**Mr. Smith:** We have an inventory now of about 500 resumes of qualified pilots for WestJet. There is definitely no shortage of pilots in Canada. The minimum we take is 5,000 hours. By the time people fly with us, they have flown at least 5,000 hours, and we have not had to abrogate that for one of our pilots thus far.

The 70 aircraft will come to us over a period of 8 to 10 years, not in a couple of years. We will be phasing out some of the older aircraft as we bring in the newer planes. Again, five, six, seven or eight new aircraft per year is not heady growth, but it is constant, consistent and manageable growth from a safety perspective, from our people perspective, and from the perspective of a maturation of the market.

**Senator Forrestall:** I wish you well. I wish you would have come to Halifax, but I can understand why you did not.

**Senator Callbeck:** Welcome, Mr. Smith. I want to return to the Moncton situation that you talked about. I live in Prince Edward Island. A lot of Islanders have taken advantage of WestJet going into Moncton.

You talked about Air Canada coming in there, reducing fares and increasing their capacity 67 per cent after reducing it by 9 per cent. Had this legislation been in effect, do you feel that it would have been strong enough for that type of situation?

**Mr. Smith:** Yes. As I have indicated, the cease and desist order envisioned in Bill C-26 would have been strong enough to get them to stop this practice and there would have been a test to ensure that. On an ongoing basis, this does not make financial sense for them. This is the definition of predation, as I have indicated to the media before, not an example of it.

**Senator Callbeck:** Does this situation happen to you in a lot of places, or in Moncton?

**Mr. Smith:** It happened in Western Canada way back when, but this is the first overt example of it. Back then you had Air Canada and Canadian, so it was a lot more difficult because

**M. Smith:** Sur les 30 premiers appareils, nous en louerons 10, et 20 seront achetés au comptant ou à crédit. Sur les 70, il y en aura 10 de loués et 40 qui seront achetés, au comptant ou à crédit. Même pour ces appareils-là, nous pourrions faire du crédit-bail. Nous sommes actuellement en train de rechercher le niveau d'opération optimale, car nous ne voulons pas nuire à notre bilan, nous voulons garder suffisamment de liquidités et conserver un bon équilibre dette-actif, sans oublier nos actionnaires.

**Le sénateur Forrestall:** C'est un secteur où il y a environ 1 100 ou 1 200 agents de bord et autres travailleurs qui risquent d'avoir des problèmes. Est-ce que ces gens-là vont trouver du travail ailleurs s'ils perdent leur emploi?

**M. Smith:** Nous embauchons plus de 300 personnes par année. Ce sont des ouvertures.

**Le sénateur Forrestall:** Où allez-vous trouver des pilotes?

**M. Smith:** À l'heure actuelle, nous avons les curriculum d'environ 500 pilotes qualifiés qui sont prêts à travailler pour WestJet. Il n'y a pas de pénurie de pilotes au Canada. Pour travailler pour nous, il faut qu'ils aient au minimum 5 000 heures, et, jusqu'à présent, nous n'avons jamais dû renoncer à cette règle, même pas pour un seul pilote.

Nous prendrons livraison des 70 appareils sur une période de 8 à 10 ans, et non pas de deux ans. Au fur et à mesure que de nouveaux appareils arriveront, nous nous débarrasserons de certains anciens appareils. Je le répète, au rythme de cinq, six, sept ou huit nouveaux appareils par année, ce n'est pas une expansion débridée, mais c'est beaucoup plus sûr, plus constant, plus uniforme et plus facile à gérer, et cela permet de suivre les développements du marché.

**Le sénateur Forrestall:** Je vous souhaite beaucoup de succès. J'aurais préféré que vous desserviez Halifax, mais je comprends vos raisons.

**Le sénateur Callbeck:** Monsieur Smith, je vous souhaite la bienvenue. J'en reviens à la question de Moncton, dont vous avez parlé tout à l'heure. Je vis à l'Île-du-Prince-Édouard. Il y a beaucoup de gens de l'île qui vont prendre des vols de WestJet à Moncton.

Vous avez parlé de la présence d'Air Canada là-bas, de la réduction de ses tarifs et de l'augmentation de sa capacité de 67 p. 100 après une réduction de 9 p. 100. Si cette loi avait été en vigueur à l'époque, pensez-vous qu'elle aurait permis de faire face à cette situation?

**M. Smith:** Oui. Comme je l'ai dit, l'ordonnance d'arrêt des opérations prévues par le projet de loi C-26 aurait suffi pour empêcher ce genre de pratique et pour s'assurer que cela ne recommencerait pas. Air Canada n'aurait aucun intérêt financier à faire ce genre de chose en permanence. Comme je l'ai déjà dit aux médias, ce n'est pas un exemple de pratique abusive, c'est exactement la définition du terme.

**Le sénateur Callbeck:** Est-ce que vous vous heurtez à ce genre de situation fréquemment, ou bien est-ce seulement à Moncton?

**M. Smith:** Cela s'est produit dans l'Ouest du Canada il y a assez longtemps, mais c'est la première fois que c'était aussi flagrant. À l'époque, il y avait Air Canada et Canadien, et quand



both carriers were doing the same kind of thing. You now have just one carrier and a completely different situation when one carrier controls 90 per cent of the industry in Canada.

I am not trying to talk against them, but in order to get away from regulation we must create competition. You will not do it by allowing them to increase capacity and reduce fares below ours every time we start a new route. As I have said before, we do not have a problem with them matching us. We are pro-competition. That is how we were born, namely, though an era of competition. However, we do have a problem when they increase capacity and then drop fares below ours.

**Senator Callbeck:** You do not have any doubts about it; you are satisfied that this legislation is strong enough.

**Mr. Smith:** Yes, I believe so.

**Senator Callbeck:** You have indicated that you do not want regulation; you want competition. Are there things you would like to have seen the government either include or exclude in this bill that would create more competition?

**Mr. Smith:** If we were not so pro-competition, there would be a whole bunch of things. The reality is that we need a competitive marketplace out there. You cannot put handcuffs on one guy so that he has no hands to fly with, but, on the other side, you must ensure that he does not come in and squash the competition. You need to create a situation where carriers can expand.

One of the things we thought of — but thus far it is not receiving a warm welcome — is that when a non-dominant carrier such as ourselves starts a route, for example, Hamilton to Moncton, then Air Canada should not start a route on top of us. Why would they want to do that? If Air Canada had not been talking about starting a low-fare carrier in Hamilton, why would they do that now? WestJet is there. What is the purpose of that? The soul purpose is to drive us from the marketplace. For example, if a non-dominant carrier has a monopoly route that Air Canada does not serve — and there are not many of those routes around — why would Air Canada fly into Abbotsford after 50 years of Canadian, Air Canada and Air Transat not serving Abbotsford? That is a classic example. We started that route and have provided service there for four years. If they drop on top, we know why they are doing it. It is to hinder our ability to expand and grow. We would like to have had those unique routes remain unique for a period of two or three years so that Air Canada could not service them all of a sudden. That would be in a competitive vein to allow us to be linked up. Air Canada serves almost every city in Canada. Eventually, we will have to start expanding on routes that they serve. There will not be a lot of those unique routes left.

**Senator Callbeck:** That is not the only major thing, is it?

**Mr. Smith:** That is correct.

les deux transporteurs faisaient la même chose, ce n'était pas aussi évident. Aujourd'hui, avec un seul transporteur, et un transporteur qui contrôle 90 p. 100 du transport aérien au Canada, la situation est très différente.

Je n'essaie pas de les critiquer, mais pour éviter la réglementation nous devons favoriser la concurrence. Or, ce n'est pas en leur permettant d'augmenter leur capacité et d'offrir de meilleurs tarifs chaque fois que nous lançons une nouvelle ligne que nous allons y réussir. Comme je l'ai déjà dit, ils peuvent copier nos tarifs, nous sommes en faveur de la concurrence. En fait, c'est grâce à la concurrence que nous avons vu le jour, mais par contre, lorsqu'ils augmentent leur capacité et qu'ils offrent des tarifs inférieurs aux nôtres, nous ne sommes plus d'accord.

**Le sénateur Callbeck:** Vous n'avez pas le moindre doute; vous êtes certain que cette loi vous protégera suffisamment.

**M. Smith:** Absolument.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez dit que vous ne vouliez pas être réglementés, que vous préfériez la concurrence. Est-ce qu'il y a des choses qui auraient pu être faites dans ce projet de loi pour favoriser la concurrence, des dispositions à retrancher, d'autres qui ont été omises?

**M. Smith:** Si nous n'étions pas tellement en faveur de la concurrence, il y aurait toutes sortes de choses. Mais, en réalité, nous avons besoin d'un marché concurrentiel. Vous ne pouvez pas ligoter quelqu'un et l'empêcher de piloter, mais, d'un autre côté, il ne faut pas non plus laisser quelqu'un écraser les concurrents. Ce qu'il faut, c'est créer un climat où les transporteurs peuvent prendre de l'expansion.

Il y a une chose à laquelle nous avons pensé — mais jusqu'à présent cette idée n'a pas été très bien accueillie — et c'est que lorsqu'un transporteur non dominant comme nous-mêmes met une nouvelle ligne en service, comme entre Hamilton et Moncton, on ne devrait pas permettre à Air Canada de commencer à assurer le même service. Pourquoi feraient-ils une telle chose? Si Air Canada n'a jamais parlé d'assurer un service à prix réduit à Hamilton, quelle raison ont-ils de commencer maintenant? WestJet est sur place. À quoi cela sert-il? La seule raison, c'est qu'ils tentent de se débarrasser de nous. Par exemple, si un transporteur non dominant a le monopole sur une ligne qui n'est pas desservie par Air Canada — et il n'y en a pas tellement — pourquoi Air Canada, au bout de 50 ans, déciderait-il de desservir Abbotsford? C'est un exemple classique. Nous avons lancé cette ligne et nous assurons le service depuis quatre ans. S'ils arrivent maintenant, nous saurons très bien pourquoi. Ce sera pour nous empêcher de prendre de l'expansion et de nous développer. Nous voudrions que toutes ces lignes restent notre exclusivité pendant deux ou trois ans et qu'Air Canada ne puisse pas s'y intéresser du jour au lendemain. Dans un esprit de concurrence, cela nous permettrait de nous installer. Air Canada dessert pratiquement toutes les villes du Canada. Un jour ou l'autre, il va falloir que nous nous tournions vers des lignes qu'ils exploitent déjà. Il ne restera pas beaucoup de lignes en exclusivité.

**Le sénateur Callbeck:** Ce n'est pas la seule correction majeure, n'est-ce pas?

**M. Smith:** C'est exact.



**Senator Callbeck:** This afternoon we heard a witness talking about a passenger bill of rights. What are your feelings on that?

**Mr. Smith:** The best passenger bill of rights is competition. To regulate the industry in terms of "you must do this or that" could, unintentionally and incorrectly, put handcuffs on the industry and raise our costs. Some of the things talked about are minimum seat pitch, and so on. The best minimum seat pitch is one where you do not fine the airline because it is too tight. The other side of that issue is that it increases your costs, as some of the charter carriers must have fewer seats per aircraft.

I understand the concept of a passenger bill of rights. Fundamentally, I have a problem with it. You should support the airlines that give you good customer service because you now have a reason for carriers to fly. You should not assume that you will be able to fly on only one dominant carrier from now to kingdom come.

**Senator Adams:** I am trying to understand your rate from Toronto to Moncton. Is it because you have more passengers from Toronto to Moncton that the price can be lower? Did you say that it costs \$258 to fly from Hamilton to Moncton?

**Mr. Smith:** Right. We went in and matched Air Canada after they reduced their fares. Again, with all their increased capacity, we know they would have stolen the market on us. We could not be higher priced than Air Canada. They have frequent flyer programs, executive class, and all the bells and whistles, such as meals that WestJet does not have. Our biggest competitive weapon is our price.

**Senator Adams:** Even though the flight is longer, from Hamilton to Moncton, do you feel that the price charged is fair, even though it costs more to go to Ottawa from the same airport? How does the process work for seat selection in your aircraft?

**Mr. Smith:** I am not sure I understand the question.

**Senator Adams:** How do you schedule prices?

**Mr. Smith:** In order to stimulate the marketplace, we will sell X per cent at the lowest fare. When those seats fill up, we sell at the next price. There are advance purchase requirements. The last alternative is to hire a jet, which is expensive. Our walk-up fares are normally more expensive than the fares for people who plan 10 days in advance.

**Senator Adams:** If a flight is longer, is it necessarily more expensive than a shorter flight?

**Mr. Smith:** The more time spent in the air, the more fuel you are expending, the more pilot time and maintenance cost, and so on. Your cost per unit of production goes down, but the cost to actually fly the aircraft depends on the stage. The longer you fly, the more expensive it is, yes.

**Le sénateur Callbeck:** Cet après-midi un témoin a mentionné une déclaration des droits des passagers. Qu'est-ce que vous en pensez?

**M. Smith:** La meilleure déclaration des droits des passagers, c'est la concurrence. En réglementant l'industrie, en la forçant à faire telle ou telle chose, on pourrait, à tort et sans le vouloir, ligoter l'industrie et faire augmenter les coûts. On parle de certaines règles, comme l'inclinaison minimum des sièges, et cetera. La meilleure inclinaison minimum des sièges, c'est de ne pas imposer des amendes aux compagnies aériennes sous prétexte que les sièges sont trop rapprochés. Il ne faut pas oublier que nos coûts augmentent, car certains transporteurs nolisés doivent avoir moins de sièges par appareil.

Je comprends l'idée d'une déclaration des droits des passagers, mais j'ai de bonnes raisons de m'en méfier. Il faut que les gens choisissent les compagnies aériennes qui leur offrent un bon service, et il ne faut pas penser qu'il n'y aura qu'un seul transporteur dominant jusqu'à la fin des temps.

**Le sénateur Adams:** J'essaie de comprendre votre tarif entre Toronto et Moncton. Est-ce que vous pouvez offrir un prix plus bas parce que vous avez plus de passagers entre Toronto et Moncton? Avez-vous dit que le trajet Hamilton-Moncton coûtait 258 \$?

**M. Smith:** Exactement. Nous nous sommes alignés sur le tarif d'Air Canada une fois qu'ils ont réduit leurs tarifs. Là encore, avec toute la capacité qu'ils ont ajoutée, ils nous auraient forcément volé ce marché. Nous ne pourrions pas offrir des prix plus élevés qu'Air Canada: ils ont toutes sortes de fantaisies, le programme des grands voyageurs, la classe affaires, des repas de luxe, toutes choses que WestJet n'a pas. Pour faire face à la concurrence, notre prix est la seule arme que nous ayons.

**Le sénateur Adams:** Bien que le vol soit plus long, entre Hamilton et Moncton, pensez-vous que le tarif soit juste, bien qu'il en coûte plus cher d'aller à Ottawa? Dans vos appareils, comment choisit-on les sièges?

**M. Smith:** Je ne sais pas si je comprends bien votre question.

**Le sénateur Adams:** Comment fixez-vous les prix?

**M. Smith:** Pour stimuler le marché, nous vendons un certain pourcentage des sièges au tarif le plus bas. Lorsque ces sièges sont remplis, nous passons au tarif suivant. Il y a certaines conditions en ce qui concerne les réservations. La dernière option, c'est de louer un jet, et cela coûte cher. D'ordinaire, nos tarifs de dernière minute sont plus chers que ceux des passagers qui ont réservé 10 jours d'avance.

**Le sénateur Adams:** Est-ce qu'un vol plus long coûte toujours plus cher qu'un vol plus court?

**M. Smith:** Plus un appareil passe de temps en l'air, plus il consomme de carburant, plus il coûte cher de pilotage et d'entretien, et cetera. Les coûts unitaires de production diminuent, mais les coûts de vol progressent par étape. Plus le vol dure longtemps, plus il coûte cher, effectivement.

**Senator Adams:** I thought perhaps the price would be lower the longer the flight because you were fitting more passengers into the plane.

Do you carry any cargo?

**Mr. Smith:** Yes, we carry cargo.

**Senator Adams:** Do you have any regulations because your rate is cheaper? Do you have a rate for baggage and another for passengers? What is your connection with Air Canada?

**Mr. Smith:** Right now, we do not have any interline agreements with Air Canada. People can fly WestJet from Abbotsford to Calgary, but if they want to go from Calgary to Toronto on Air Canada, they would not have the same ticket. We are ticketless; Air Canada has a ticket. We do not have any baggage agreements or anything like that. Thus, one would be required to pick up one's bag.

**Senator Adams:** Do you not have baggage handling at the airport?

**Mr. Smith:** We do not have any interline agreements, no. We do not exchange baggage.

**Senator Adams:** If you have more business, will you do that in the future?

**Mr. Smith:** Again, that is a possibility, but it is not part of our game plan. We are not here to feed Air Canada. We are here to create our own network.

Having said that, we do have feeder agreements with Canada 3000 and Royal.

**Senator Callbeck:** Mr. Smith, you mentioned the Air Canada frequent flyer points. You are not involved in that program, are you?

**Mr. Smith:** No.

**Senator Callbeck:** Is that part of your game plan?

**Mr. Smith:** No, it is not. If you ask people if they would rather spend \$10 and get a frequent flyer program or save \$10 and have a cheaper flight, everyone tells us that they would rather have the cheaper flight. We do not plan to have a frequent flyer program.

**Senator Roberge:** Do you plan to fly to the province of Quebec eventually?

**Mr. Smith:** Yes. We have plans to fly to Montreal in the fall or late fall.

**Senator Roberge:** When will you be doing your hiring? Will you have bilingual service?

**Mr. Smith:** Absolutely, as we do in Moncton and Ottawa. All the ground staff in Ottawa are bilingual, other than our manager, who is a WestJet employee from Thunder Bay. Obviously, in Montreal, everyone will be bilingual.

**Le sénateur Adams:** J'aurais pensé que plus le vol est long, plus le coût baisse, car il y a plus de passagers dans l'appareil.

Est-ce que vous transportez du fret?

**M. Smith:** Oui, nous transportons du fret.

**Le sénateur Adams:** Avez-vous des règlements parce que vos tarifs sont plus bas? Est-ce que vous avez un tarif pour les bagages et un autre pour les passagers? Quels sont vos rapports avec Air Canada?

**M. Smith:** À l'heure actuelle, nous n'avons pas d'accords avec Air Canada. Les gens peuvent prendre un appareil de WestJet entre Abbotsford et Calgary, mais s'ils veulent ensuite prendre Air Canada entre Calgary et Toronto, il leur faut un billet différent. Nous n'utilisons pas de billets, mais Air Canada le fait. Nous n'avons pas d'accords en ce qui concerne les bagages. Autrement dit, les gens sont forcés de reprendre leurs bagages.

**Le sénateur Adams:** Vous n'assurez pas la manutention des bagages à l'aéroport?

**M. Smith:** Nous n'avons pas d'accords avec les autres compagnies aériennes, non. Nous n'échangeons pas les bagages.

**Le sénateur Adams:** Avec le développement de votre entreprise, est-ce que vous avez l'intention de le faire un jour?

**M. Smith:** C'est une possibilité, mais cela ne fait pas partie de notre plan à court terme. Nous ne sommes pas là pour envoyer des clients à Air Canada; nous sommes là pour créer notre propre réseau.

Cela dit, nous avons des ententes avec Canada 3000 et Royal.

**Le sénateur Callbeck:** Monsieur Smith, vous avez parlé du programme des grands voyageurs d'Air Canada. Est-ce que vous participez à ce programme?

**M. Smith:** Non.

**Le sénateur Callbeck:** Est-ce que cela figure dans vos plans d'avenir?

**M. Smith:** Non, pas du tout. Si vous demandez aux gens s'ils préfèrent dépenser 10 \$ de plus et avoir un programme des grands voyageurs ou économiser 10 \$ et avoir un vol moins cher, tous les gens répondent qu'ils préfèrent le vol moins cher. Nous n'avons pas l'intention de mettre en place un programme des grands voyageurs.

**Le sénateur Roberge:** Avez-vous l'intention de desservir le Québec un jour?

**M. Smith:** Oui. Nous avons l'intention d'aller à Montréal à l'automne ou à la fin de l'automne.

**Le sénateur Roberge:** Quand allez-vous commencer à embaucher? Est-ce que vos services seront bilingues?

**M. Smith:** Absolument, c'est déjà le cas à Moncton et à Ottawa. À Ottawa, tout le personnel au sol est bilingue, à l'exception de notre gérant, qui est un employé de WestJet originaire de Thunder Bay. Évidemment, à Montréal tout le monde sera bilingue.



**Senator Roberge:** Is this also your policy inside the cabin?

**Mr. Smith:** We will have at least one bilingual flight attendant. Up to now, people must appreciate that we have been a Western Canadian carrier. There has been no requirement for bilingual people. We have quickly expanded to the East, so we must catch up in terms of hiring. Everyone we hire from now on will be bilingual. We have a fair number of bilingual flight attendants. On every flight from Moncton, Ottawa and Montreal, we will ensure that at least one flight attendant is bilingual.

**Senator Roberge:** What is your problem with clause 64? What is the difference in your rationale between one month and four months?

**Mr. Smith:** Is that the clause in relation to cessation of services?

**Senator Roberge:** Yes.

**Mr. Smith:** Once someone understands that you will not serve an area any more, and you start to actually pull out, your bookings take a nose dive. The reason you want to pull out, normally, is that you are not doing very well in this area in the first place. To pick a ludicrous example, you may announce that you will no longer serve Val d'Or to Moncton. You tried and it does not work. If we had to remain after we made the announcement that we would not serve that area any more, that would be very costly. The primary reason we would pull out is because the area was not financially viable. Once you make that announcement, fewer people book with you and the entire thing falls down quickly.

Our concept was if we were to remain for four months, then my board would tell us not to try any risky services. The downside is too big. If you have been there for a year, you are probably making money. However, if you are just trying something, and it is going to take you four months to go out, then do not try it. Do not try Val d'Or to Moncton.

**Senator Roberge:** At present with Bill C-26, are you stuck with four months automatically?

**Mr. Smith:** It is my understanding that if you had been there less than one year, you could get out with one month's notice, and if you had been there over a year, it would require four months.

**Senator Roberge:** That is it?

**Mr. Smith:** It believe that is it, which I think is fair. Those were our thoughts.

**Senator Forrestall:** With respect to your bilingual hiring, will you hire francophones?

**Mr. Smith:** We normally will hire bilingual people. Unilingual French is a possibility depending upon our product-client mix.

**Le sénateur Roberge:** Est-ce que c'est également votre politique à bord?

**M. Smith:** Nous aurons au moins un agent de bord bilingue. Il faut bien comprendre que jusqu'à maintenant les opérations de WestJet se limitaient à l'Ouest du pays. Nous n'avions pas besoin de personnel bilingue. Notre expansion dans l'Est a été très rapide, et nous allons devoir rattraper le temps perdu. À partir de maintenant tous les gens que nous embauchons doivent être bilingues. Nous avons déjà un bon nombre d'agents de bord bilingues et nous allons nous assurer que tous les vols en provenance de Moncton, Ottawa et Montréal auront à leur bord au moins un agent bilingue.

**Le sénateur Roberge:** Pour quelle raison n'aimez-vous pas l'article 64? En quoi le raisonnement est-il différent s'il s'agit d'un mois ou de quatre mois?

**M. Smith:** C'est l'article relatif à l'arrêt des services?

**Le sénateur Roberge:** Oui.

**M. Smith:** Quand les gens s'aperçoivent que vous allez cesser de desservir une région, vos réservations baissent en flèche. Le plus souvent, vous décidez de cesser le service parce que cela ne marchait déjà pas très fort. Prenons un exemple ridicule: supposons qu'on annonce que le service entre Val d'Or et Moncton n'existera plus. Vous avez essayé, et cela n'a pas marché. Si nous continuions à assurer le service pendant plusieurs mois après avoir annoncé cela, cela coûterait très cher. La décision a été prise parce que ce n'était pas rentable, mais une fois la décision annoncée, les gens cessent de faire des réservations, et tout s'effondre très rapidement.

Si nous étions forcés de continuer à assurer le service pendant quatre mois, mon conseil d'administration m'empêcherait de tenter des expériences de ce genre, car c'est beaucoup trop risqué. Après un an d'opérations, il y a de bonnes chances que ce soit rentable, mais lorsqu'il s'agit d'une simple tentative, s'il faut attendre quatre mois pour retirer son épingle du jeu, cela n'en vaut pas la peine. Il vaut mieux ne pas tenter le service entre Val d'Or et Moncton.

**Le sénateur Roberge:** Est-ce que le projet de loi C-26 vous condamne automatiquement à ces quatre mois?

**M. Smith:** Si j'ai bien compris, si vous assurez le service depuis moins d'un an, il vous suffit de donner un préavis d'un mois pour interrompre le service, mais si cela fait plus d'un an, vous devez continuer pendant quatre mois.

**Le sénateur Roberge:** C'est cela?

**M. Smith:** Je crois que c'est cela, et c'est équitable. C'est justement ce que nous voulions.

**Le sénateur Forrestall:** À propos de votre politique de bilinguisme, allez-vous embaucher des francophones?

**M. Smith:** D'ordinaire nous embauchons des gens bilingues. Il est possible que nous embauchions des francophones unilingues; cela dépendra de la clientèle.



**Senator Forrestall:** Not necessarily unilingual French, but bilingual Canadians from Quebec — francophones.

**Mr. Smith:** Absolutely. All of our station staff will live in Montreal. Right now, our flight attendants and pilots domicile in Calgary. Anyone we hire flies out of Calgary. That may change over time. At that point, it might be easier for some people, but I have no problem with a francophone flight attendant or pilot if they want to live in Calgary. Our customer service agents in Montreal will live in Montreal; for Ottawa, they live in Ottawa, and so on.

**Senator Forrestall:** Will you be among the first to be seen as making that a priority in your personnel policy?

**Mr. Smith:** Yes.

**Senator Forrestall:** Where possible and the qualifications are equal, if there is a bilingual francophone, you will do the right thing.

**Senator Perrault:** I understand that the 737 has been a successful design. It has been around for a few years.

**Mr. Smith:** The 737 is the most popular airliner in the world. There are over 5,000 737 varieties in the world.

**Senator Perrault:** How many passengers fit onto one of these planes?

**Mr. Smith:** The 737-200, which is the aircraft we fly right now, seats 120. The 737-700 will seat 140.

**Senator Perrault:** That is quite a vote of confidence in Boeing. Some of those airplanes are manufactured in Winnipeg, Manitoba. I understand.

**Mr. Smith:** Boeing has a manufacturing subsidiary in Winnipeg. The fact that we are ordering 737-700s will have some spin-off effects on Winnipeg because of the Winnipeg plant.

**Senator Spivak:** That is great.

**Senator Perrault:** Mr. Smith and his associates are popular on the West Coast because they have that entrepreneurial spirit and people are right behind them. They have a good corporate image. I wish them every success in their endeavours.

**Senator Spivak:** You stated that you would not like Air Canada to come in on a unique situation, but do you think it is a good policy to allow someone who has 90 per cent dominance in the major market to also come into the discount market? Do you think it would be preferable for the sake of competition not to have Air Canada enter the discount market? What do you think about divestiture by Air Canada?

**Mr. Smith:** In terms of Air Canada starting a low-cost carrier, I do not believe it is the place of government or myself to say they cannot adopt a business practice that may help them. The low cost may help them in domestic Canada and in flights to the United

**Le sénateur Forrestall:** Je ne parle pas forcément de francophones unilingues, mais de Canadiens bilingues du Québec, des francophones.

**M. Smith:** Absolument. Tout notre personnel au sol sera de Montréal. À l'heure actuelle, nos agents de bord et nos pilotes sont domiciliés à Calgary. Tous les gens que nous embauchons et qui voyagent sont basés à Calgary. Cela changera peut-être avec le temps, et pour certains cela pourrait être plus facile, mais je ne vois pas pourquoi nous n'embaucherions pas des agents de bord ou des pilotes francophones s'ils veulent vivre à Calgary. Nos agents du service à la clientèle de Montréal seront domiciliés à Montréal, ceux d'Ottawa seront domiciliés à Ottawa, et cetera.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que vous seriez parmi les premiers à avoir cette politique en ce qui concerne le personnel?

**M. Smith:** Oui.

**Le sénateur Forrestall:** À compétences égales, si un francophone bilingue se présente, vous prendrez la décision juste.

**Le sénateur Perrault:** Apparemment, les 737 sont de bons appareils; ils existent depuis plusieurs années.

**M. Smith:** Les 737 sont les appareils les plus populaires dans le monde; il y en a plus de 5 000 types dans le monde.

**Le sénateur Perrault:** Combien de passagers cet appareil peut-il transporter?

**M. Smith:** Le 737-200, l'appareil que nous utilisons maintenant, peut transporter 120 personnes. Le 737-700, lui, pourra en prendre 140.

**Le sénateur Perrault:** C'est toute une marque de confiance à l'endroit de Boeing. Je crois savoir que certains de ces appareils sont construits à Winnipeg, au Manitoba.

**M. Smith:** La société Boeing compte une filiale de construction aéronautique à Winnipeg. Notre commande d'appareils 737-700 aura certaines retombées économiques dans la ville de Winnipeg en raison de cela.

**Le sénateur Spivak:** C'est excellent.

**Le sénateur Perrault:** M. Smith et ses collaborateurs ont la faveur populaire sur la côte Ouest parce qu'ils font preuve d'esprit d'entreprise et parce que les gens les soutiennent. Leur société jouit d'une excellente réputation. Je souhaite tout le succès possible à leur entreprise.

**Le sénateur Spivak:** Vous avez affirmé préférer qu'Air Canada ne vous fasse pas concurrence dans un créneau de service tout à fait unique, mais de toute façon, d'après vous, serait-ce une bonne chose de permettre à un transporteur dont la prépondérance atteint 90 p. 100 dans le marché principal de participer aussi à celui des tarifs réduits? Dans l'intérêt de la concurrence, est-ce qu'il ne serait pas préférable qu'Air Canada n'intervienne pas sur le marché des tarifs réduits? Que pensez-vous aussi d'un dessaisissement de la part d'Air Canada?

**M. Smith:** Pour ce qui est de la possibilité pour Air Canada de lancer un transporteur aérien à tarifs réduits, je ne pense pas que ce soit au gouvernement ou à moi d'interdire une activité qui pourrait lui être rentable. L'exploitation d'un transporteur à tarifs

States. My only concern is that when they fly on our particular routes, if Air Canada has a way of reducing their costs, I do not think it is for us to say they cannot. That would be a business decision of theirs. Again, we are pro-competition, so I am reluctant to say that you cannot allow them to start a low-cost carrier. Others are low cost, but they cannot be.

I understand the position. They are at 90 per cent in the market. That is why I am trying to look for ways around what Air Canada is doing and that is why I have come up with the unique route concept.

**Senator Spivak:** I suggest that this position is not anti-competitive because if you have a dominant airline with 90 per cent of the market, you are looking for ways to make the market more competitive. Therefore, if you do not allow them to dominate the discount market, that might be more competitive. I am giving you some rationale. Is that not a case that could be made? It seems to me that they have deep pockets.

**Mr. Smith:** Absolutely.

**Senator Spivak:** At the moment they are very interested in shareholder value, and they are naturally interested in the international market. Policy in the public interest might be to keep them out of the niche markets.

**Mr. Smith:** Again, I understand the comment. If Air Canada finds a way to reduce their costs, I am reluctant to say they cannot do that. I am a pro-business person. We take our products to the marketplace and we compete on the basis of customer service. It was mentioned earlier that WestJet has a renowned reputation for customer service, which I did not believe is matched elsewhere in the airline industry anywhere in Canada. We put that, along with our fares and our on-time performance, against any airline in Canada.

**Senator Spivak:** Many things in this legislation will happen by regulation, such as an increase in foreign ownership. Do you have any thoughts on the notion that many things that will be done by regulation are not in the legislation? Other things are covered by regulation, which are considered anti-competitive somewhere in this legislation.

**Mr. Smith:** You are right. They are saying that the following things are considered to be anti-competitive.

**Senator Spivak:** They are not specifying that, and I do not know why it should not be in the legislation. Are you concerned that many of the things will be done by regulation? Why should they not put what could be considered anti-competitive right in the legislation? What is your view on that, if any?

réduits pourrait lui venir en aide tant sur le marché national que par rapport à ses vols aux États-Unis. Lorsqu'Air Canada offre le même service sur nos trajets, et, par la même occasion, dispose de moyens de réduire ses coûts, ce n'est pas à nous de le lui interdire. C'est à la compagnie elle-même de prendre une décision fondée sur des considérations économiques. J'insiste encore une fois sur le fait que nous sommes favorables à la concurrence, et j'hésite donc à dire qu'on peut interdire à l'entreprise de lancer un transporteur à tarifs réduits quand les autres auraient ce droit.

Je me rends toutefois compte de la situation. Air Canada détient 90 p. 100 du marché. C'est justement pour cela que j'essaie de contourner sa façon de faire et que j'ai conçu ce nouveau genre de trajet, qui est unique.

**Le sénateur Spivak:** Ce à quoi je faisais allusion ne me paraît pas contraire à la concurrence, parce que dans une situation où un seul transporteur correspond à 90 p. 100 du marché, on cherche des moyens de créer davantage de concurrence. Par conséquent, si on ne permet pas à ce même transporteur de dominer aussi le marché des tarifs réduits, cela pourrait favoriser la concurrence. Je vous donne des arguments ainsi. Est-ce qu'on ne peut faire valoir cela? Il me semble que cette compagnie a une très grande capacité de payer.

**M. Smith:** Tout à fait.

**Le sénateur Spivak:** En ce moment, Air Canada s'intéresse beaucoup à la valeur pour l'actionnaire, et bien entendu au marché international. L'adoption d'une politique dans l'intérêt du public pourrait l'empêcher d'occuper aussi des créneaux spécialisés.

**M. Smith:** Encore une fois, je comprends les raisons qui sous-tendent votre observation. Toutefois, si Air Canada trouve les moyens de réduire ses coûts, j'hésiterais à lui interdire de le faire. Je suis favorable aux entreprises. Nous offrons nos produits sur le marché et nous nous faisons mutuellement concurrence sur la base de notre service à la clientèle. Or plus tôt il a été dit que la compagnie WestJet jouit d'une excellente réputation en matière de service à la clientèle, et on peut même affirmer qu'elle est sans égale dans l'industrie aérienne au Canada. Nous offrons donc cela, ainsi que nos tarifs et notre respect des horaires, et nous pouvons ainsi faire concurrence à n'importe quel transporteur aérien au Canada.

**Le sénateur Spivak:** Le projet de loi régira beaucoup de choses par le truchement de règlements, comme une augmentation de la participation étrangère. Avez-vous des remarques à faire sur le fait que de nombreuses choses qui seront régies par la voie de règlements ne figurent pas dans la loi? Il y a aussi le fait que dans les règlements on couvre des aspects que l'on considère comme contraires à la concurrence quelque part dans la loi.

**M. Smith:** Vous avez raison. Dans les règlements, on précise que telle ou telle chose est considérée comme contraire à la concurrence.

**Le sénateur Spivak:** Les règlements ne sont pas aussi précis, mais, cela dit, je ne vois pas pourquoi cela ne figurerait pas dans la loi. Justement, êtes-vous préoccupé par le fait qu'on va souvent administrer les choses par le truchement de règlements? Pourquoi ne préciserait-on pas ce qui est contraire à la concurrence dans la loi même? Qu'en pensez-vous?



**Mr. Smith:** I am not sure that I do have a view. What is viewed as anti-competitive could be so broad that if you tried to limit it by saying that this is what it is, then you may not include something that eventually may come to be considered anti-competitive. You need a general definition in the bill and then allow the Competition Bureau to investigate.

**Senator Spivak:** Therefore, you are not concerned that many things will be done by regulation.

**Mr. Smith:** I hope they will not, no.

**Senator Spivak:** The last time that we met, we heard a great deal about the rents charged by the federal government.

**Mr. Smith:** Absolutely.

**Senator Spivak:** I do not think there is anything in this legislation about airport costs.

**Mr. Smith:** No.

**Senator Spivak:** Would you suggest that we recommend anything with regard to airport operation costs?

**Mr. Smith:** We are here to discuss Bill C-26 and the purpose behind Bill C-26, which is to ensure that we have competition in the airline industry in Canada. Airport costs are a separate discussion. They are part of the pie. The other part of the pie is the cost of operating an airport in Canada, in particular the airport costs, when the government takes \$200 million per year out of the cost of infrastructure. That will quickly rise to \$500 million. All of that money will be paid for by the passengers on the aircraft.

**Senator Spivak:** Do you not think that this is part of being competitive?

**Mr. Smith:** No, because most carriers are treated equally.

**Senator Spivak:** Except that some people can afford the cost better than others.

**Mr. Smith:** Good point.

**Senator Adams:** I read in the newspaper recently about the inspection agency of Transport Canada. They used to inspect aircraft in Calgary or Edmonton. Now you must come to Ottawa. Why did that happen?

**Mr. Smith:** We used to be governed by the western region in Edmonton. It takes a while for an airline to establish a rapport with the people who do the inspections. We have now established a good rapport. Because we now service further east, Transport Canada has come to us and said they want Ottawa to regulate us. We are saying that we like things the way they are now, and Transport Canada is saying, "Sorry, this is the way it will be." There was an insinuation that Air Canada had requested we be governed by Ottawa. We are basically asking of what interest that would be to Air Canada.

**Mr. Smith:** Je ne sais pas si j'ai une idée là-dessus. Ce qui est anticoncurrentiel peut être conçu de façon tellement vaste que si on s'efforce d'en limiter la portée par un libellé plus précis on risque de négliger quelque chose qui ultérieurement pourrait aussi être considéré comme contraire à la concurrence. On a donc besoin d'une définition générale dans le projet de loi pour qu'ensuite le Bureau de la concurrence puisse faire enquête.

**Le sénateur Spivak:** Vous n'êtes donc pas préoccupé par le fait que bon nombre d'activités seront régies par des règlements.

**Mr. Smith:** J'espère que ce ne sera pas le cas.

**Le sénateur Spivak:** La dernière fois que nous nous sommes rencontrés, on nous a beaucoup parlé des baux de location imposés par le gouvernement fédéral.

**Mr. Smith:** Tout à fait.

**Le sénateur Spivak:** Je pense cependant que rien dans le projet de loi ne porte sur les coûts d'exploitation des aéroports.

**Mr. Smith:** Vous avez raison.

**Le sénateur Spivak:** Souhaitez-vous que nous recommandions quelque chose au sujet de cela?

**Mr. Smith:** Nous sommes ici pour discuter du projet de loi C-26 et de sa raison d'être, à savoir favoriser la concurrence dans l'industrie du transport aérien au Canada. Les coûts d'exploitation des aéroports me paraissent un sujet distinct. Ils sont bien sûr l'un des éléments de ce secteur. Les coûts d'exploitation des aéroports, particulièrement les coûts liés aux aérogares, font partie intégrante de l'industrie, surtout du fait que le gouvernement perçoit 200 millions de dollars par année à même les infrastructures, et que ce montant va très bientôt atteindre 500 millions de dollars. Or tout cet argent devra être payé par les passagers des lignes aériennes.

**Le sénateur Spivak:** N'estimez-vous pas que cela fait partie de la concurrence?

**Mr. Smith:** Non, parce que la plupart des transporteurs sont sur un pied d'égalité.

**Le sénateur Spivak:** Sauf que certains d'entre eux peuvent assumer les coûts plus facilement que d'autres.

**Mr. Smith:** Très juste.

**Le sénateur Adams:** Récemment, je lisais un article de journal portant sur l'organisme d'inspection de Transports Canada. Naguère, on inspectait les appareils à Calgary ou à Edmonton. Maintenant cependant, il faut venir à Ottawa. Pourquoi a-t-on procédé ainsi?

**Mr. Smith:** Nous relevions auparavant de la région de l'Ouest, dont les bureaux étaient à Edmonton. Cela prend quelque temps pour qu'un transporteur aérien établisse de bons rapports avec les inspecteurs. Cela est maintenant fait. Toutefois, puisque nous desservons maintenant des régions situées plus à l'est, Transports Canada nous a dit vouloir réglementer nos activités depuis Ottawa. Nous avons dit que nous aimions les choses comme elles étaient, mais Transports Canada a maintenu sa décision. Il y a aussi eu des insinuations d'après lesquelles Air Canada avait demandé que nous relevions d'Ottawa. Or nous demandons en quoi cela pourrait intéresser Air Canada.



In terms of Ottawa versus Edmonton, we have established a rapport in Edmonton. It is working well, and we are saying, "If it ain't broken, don't fix it." Transport Canada would rather it came to Ottawa. At this point, we have had a discussion with them. We lost the argument. Transport Canada is a monopoly because they control over 90 per cent of the marketplace. They get to govern.

**Senator Adams:** Is your aircraft inspected in Ottawa?

**Mr. Smith:** The inspections are still done in Calgary, but the inspectors are based in Ottawa. Our whole issue is that on the inspection side it becomes a relationship. We do not do everything identical to the way Air Canada or Canadian do things. We need to have that rapport so we can say to the inspectors that this is the way we do things and we can explain why. That discussion is best carried on face to face rather than over the phone to Ottawa. We thought things would be handled better if we could hop on a plane and go to Edmonton versus going to Ottawa.

**Senator Adams:** If they grounded one of your airplanes here in Ottawa, you would need to get your parts from Edmonton or Calgary. That would be my concern.

**Mr. Smith:** No, it is not a concern for us. All the inspections would still be done in Calgary. Ottawa is where the inspectors are based.

**Senator Forrestall:** Will your two bases of operations be Calgary and Hamilton?

**Mr. Smith:** We now have only one base of operation, and that is Calgary. In the long term we could end up with another base. That other base may be Hamilton, but I would not want to speculate on that. For the time being we have only one base and that base is Calgary. All our pilots are domiciled in Calgary. Flight attendants are domiciled in Calgary.

**Senator Forrestall:** Will your planes all come back to Calgary before midnight?

**Mr. Smith:** No, no. In terms of base of operation, Calgary is where all the heavier maintenance is done. We have only line maintenance in Edmonton, Kelowna, Hamilton, and so on, where aircraft will stay overnight.

**Senator Perrault:** Was Hamilton to be the base for the discount airline?

**Mr. Smith:** That was for Air Canada's discount airline, but now it looks like they may be starting out of Vancouver, if you believe the press.

**Senator Forrestall:** You could tell me that you are not going head to head with Air Canada, but I will not believe you.

**The Chairman:** Honourable senators, our next guests are from the Consumers' Association of Canada.

Par rapport à ce contentieux entre Ottawa et Edmonton, nous précisons avoir établi de bons rapports à Edmonton. Les choses vont bien, et nous estimons donc que si tout va bien il n'y a pas lieu d'apporter de changements. Transports Canada préfère cependant que l'inspection s'effectue à Ottawa. Nous avons discuté avec le ministère, mais c'est ce dernier qui l'a emporté sur nous. Transports Canada est un monopole, car il contrôle plus de 90 p. 100 du marché. C'est ainsi qu'il peut gouverner.

**Le sénateur Adams:** Est-ce que vos appareils sont inspectés à Ottawa?

**M. Smith:** Les inspections s'effectuent encore à Calgary, mais les inspecteurs sont installés à Ottawa. L'essentiel pour nous, c'est que toute inspection se fonde sur des rapports avec les inspecteurs. Nous ne faisons pas tout de la même façon qu'Air Canada ou Canadien. Nous avons besoin de ces rapports en personne afin d'expliquer à un inspecteur sur place comment et pourquoi nous faisons les choses. La discussion est beaucoup plus fructueuse ainsi qu'avec un correspondant téléphonique à Ottawa. Nous estimons que les choses s'effectueraient mieux si nous pouvions nous rendre à Edmonton par avion plutôt qu'à Ottawa.

**Le sénateur Adams:** Si un de vos avions était interdit de vol ici à Ottawa, ce qui me préoccupe, c'est qu'il vous faudrait faire transporter vos pièces d'Edmonton ou de Calgary.

**M. Smith:** Non, cela ne nous préoccupe pas, nous. Toutes les inspections s'effectueraient encore à Calgary. Ottawa est simplement le lieu où les inspecteurs ont leurs bureaux.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que vos deux bases d'opération seront Calgary et Hamilton?

**M. Smith:** Nous n'avons qu'une base d'opération, et c'est Calgary. À long terme, il n'est pas interdit que nous en ayons une autre; peut-être à Hamilton, mais je ne voudrais pas faire de prédiction à cet égard. Pour le moment, notre seule base d'opération se trouve à Calgary. Tous nos pilotes sont domiciliés à Calgary, ainsi que nos agents de bord.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que tous vos appareils reviennent à Calgary avant minuit?

**M. Smith:** Non, non. Calgary est le centre où s'effectuent tous les travaux d'entretien lourd. Dans les autres villes comme Edmonton, Kelowna, Hamilton et d'autres où les appareils passeront la nuit, nous ne faisons effectuer que de la maintenance en ligne.

**Le sénateur Perrault:** Avait-on choisi Hamilton comme base d'opération du transporteur à tarifs réduits?

**M. Smith:** C'est plutôt Air Canada qui en avait fait la base de son transporteur à tarifs réduits, mais la compagnie semble avoir décidé maintenant de s'installer à Vancouver, tout au moins si l'on croit les articles de journaux.

**Le sénateur Forrestall:** Vous pouvez toujours m'affirmer que nous n'allez pas faire de concurrence directe à Air Canada, mais je ne vous croirai pas.

**La présidente:** Honorables sénateurs, nos témoins suivants nous viennent de l'Association des consommateurs du Canada.

Welcome to our committee, Ms Lacombe and Ms Hillard. Please proceed.

**Ms Gail Lacombe, President, Consumers' Association of Canada:** The Consumers' Association of Canada is a 52-year-old independent, not-for-profit, volunteer-based organization with a national office in Ottawa and provincial-territorial branches. Our mandate is to inform and educate consumers on marketplace issues, to advocate with consumers, with government and industry, and to work with government and industry to solve marketplace problems in beneficial ways.

We focus our work in the areas of food, health, trade, standards, financial services, communication services, and other marketplace issues as they emerge.

All CAC policies on specific issues are framed within a set of general consumer-oriented principles. Eight such principles govern consumer associations belonging to the worldwide federation of consumers groups, Consumers International. Among these principles are the right to choice, safety, information and a healthy environment.

[Translation]

The Consumers Association of Canada was created in 1947. It is an independent, not-for-profit organization whose operations depend in large part on its many volunteers active across the country. Its mandate is to inform and educate consumers on marketplace issues, to advocate for consumers with government and industry, and to work with government and industry to solve marketplace problems in beneficial ways.

The CAC focusses its activities on food, health, trade, standards, financial services, communications, industries and other issues that may emerge and that have an impact on consumers.

All CAC policies on specific issues are based on general principles that are all aimed at protecting consumers' interests and making their views heard when it is necessary. The associations that comprise the International Federation of Consumer Groups, better known as Consumers International, have set out eight basic principles, including the right of choice, the right to be heard and the right to receive satisfaction.

[English]

I would now like to present Jennifer Hillard, our vice-president of policy and issues.

Soyez les bienvenus devant notre comité, madame Lacombe et madame Hillard. La parole est à vous.

**Mme Gail Lacombe, présidente, Association des consommateurs du Canada:** L'Association des consommateurs du Canada est un organisme indépendant, sans but lucratif et bénévole, dont le siège social se trouve à Ottawa, mais qui compte aussi des sections dans les provinces et territoires. Nous avons pour mandat de renseigner et d'éduquer les consommateurs au sujet de questions liées au marché, de plaider la cause des consommateurs auprès des gouvernements et de l'industrie, et de travailler avec ces derniers pour résoudre les problèmes issus du marché de façon satisfaisante.

Notre travail se concentre sur l'alimentation, la santé, le commerce, les normes, les services financiers, les services de communication, ainsi que sur d'autres questions au fur et à mesure qu'elles se manifestent.

Toutes les politiques adoptées par l'association au sujet d'enjeux précis s'inscrivent dans un cadre de principes généraux favorables aux consommateurs. Huit de ces grands principes régissent les associations de consommateurs faisant partie de la fédération internationale des groupes de consommateurs, Consommateurs internationaux. Citons parmi ces principes le droit au choix, à la sécurité, à l'information et à un environnement sain.

[Français]

L'Association des consommateurs du Canada a été créée en 1947. C'est un organisme à but non lucratif indépendant qui dépend en grande partie pour son fonctionnement de l'apport de nombreux bénévoles à travers le pays. Son mandat consiste à informer et à éduquer les consommateurs canadiens au sujet des questions reliées au marché de la consommation, à les représenter auprès des instances gouvernementales et des industries et, enfin, à travailler avec les gouvernements et les industries dans le but de résoudre des problèmes de consommation au bénéfice des parties en cause.

L'ACC travaille plus particulièrement dans les domaines de l'alimentation, de la santé, du commerce, des normes, des services financiers, des communications, des industries et s'intéresse également à d'autres domaines en fonction des questions qui surgissent à l'occasion, et qui ont un impact en matière de consommation.

Toutes les politiques de l'ACC au sujet de questions spécifiques sont fondées sur des principes généraux qui tendent tous à assurer la défense des intérêts des consommateurs et à faire valoir leur point de vue là où cela s'avère nécessaire. Les associations qui composent la Fédération internationale des regroupements de consommateurs, mieux connue sous le nom de Consumers International, ont établi huit principes de base, dont le droit de choisir, celui d'être entendu et celui d'obtenir satisfaction.

[Traduction]

J'aimerais maintenant vous présenter Mme Jennifer Hillard, notre vice-présidente à la politique et aux enjeux.



**Ms Jennifer Hillard, Vice-President, Issues and Policy, Consumers' Association of Canada:** Honourable senators, although it is a great pleasure to appear before this committee again, the Consumer's Association of Canada would be more pleased if some alternative had been found to the Air Canada-Canadian merger. We would not have had to be here to comment on a bill to reimpose regulations on an industry where we originally argued for deregulation.

To repeat our statement to you last year, "there is nothing to replace the rigours of competition for the protection of consumers in the marketplace." While we recognize the role that smaller airlines like WestJet and Canada 3000 are playing in the marketplace, it will be some time, if ever, before they can be considered a viable alternative to Air Canada and its feeder lines for most consumers. We applaud the attempts of these companies to expand and challenge the dominance of Air Canada, but we support the need for some increased regulation of the activities of the dominant airline in the intervening period. We still believe that some legislative changes could be made to enable action to be taken by Transport Canada to increase competitive opportunities. The CAC is disappointed that these legislative amendments do not provide added authority for the agency to reacquire and reassign air terminal slots to facilitate greater competitive opportunities.

The CAC acknowledges that there are some excellent provisions in Bill C-26, but it will be difficult to assess how well they will work to deliver satisfactory service quality until we are able to review the regulations that will enable these provisions to be implemented. We suggest that draft regulations be subject to a public review process that receives input at a representative variety of open meetings in different community across Canada. Draft changes resulting from those meetings should in turn be subject to a review meeting in Ottawa at an appropriate hearing.

We are not convinced at this time that the provisions of this bill are sufficient to deliver to consumers of airline services the quality of service they wish to see maintained under the new near-monopoly regime. We have some specific section-by-section comments that we would like to make.

With respect to clauses 56.2 and 56.4, the CAC does not consider it essential that air transportation undertakings be Canadian. While we recognize the value of having Canadian ownership and control of a single dominant airline, such as Air Canada, we would be happy to see a foreign-owned airline operating in Canada if it restored realistic competition to the marketplace.

**Mme Jennifer Hillard, vice-présidente, Enjeux et Politique, Association des consommateurs du Canada:** Honorables sénateurs, c'est pour nous un grand plaisir de témoigner de nouveau devant votre comité, mais l'Association des consommateurs du Canada se réjouirait davantage si l'on avait trouvé une solution de rechange à la fusion Air Canada-Canadien. Nous ne serions pas obligés d'être ici pour donner notre avis sur un projet de loi ayant pour but de réimposer des règlements dans une industrie quand à l'origine nous avons milité en faveur de la déréglementation.

Ainsi que nous vous le disions l'année dernière, «en matière de protection des consommateurs, rien ne peut se substituer aux rigueurs de la concurrence des forces du marché». Bien que nous reconnaissons le rôle que peuvent jouer de petites lignes aériennes comme WestJet et Canada 3000 sur le marché du transport aérien, il faudra attendre encore longtemps pour que ces dernières soient une solution de rechange viable à Air Canada et à ses transporteurs régionaux pour la plupart des consommateurs, si tant est même que ce soit possible. Nous applaudissons bien sûr devant l'expansion de ces compagnies et leurs tentatives de s'attaquer à la prépondérance d'Air Canada, mais nous sommes favorables à un resserrement de la réglementation des activités du transporteur principal dans l'intervalle. Nous estimons toujours qu'on pourrait adopter des mesures législatives permettant à Transports Canada d'intervenir pour intensifier la concurrence. L'Association des consommateurs du Canada est donc déçue par les mesures déjà proposées, car elles ne donnent pas à l'office les pouvoirs supplémentaires dont il aurait besoin pour réacquérir et réaffecter des créneaux d'aéroport de façon à encourager une concurrence plus vive.

Tout en reconnaissant que le projet de loi C-26 comporte quelques excellentes dispositions, l'Association des consommateurs du Canada estime qu'il sera difficile d'évaluer leur rendement, c'est-à-dire un service satisfaisant et de qualité, d'ici à ce que nous ayons pu nous pencher sur les règlements qui assureront la mise en oeuvre du texte de loi. Nous estimons donc que le projet de règlements devrait faire l'objet d'un examen public qui aurait lieu sous forme d'audiences dans diverses collectivités du Canada. Les modifications proposées au libellé à l'occasion de ces audiences devraient ensuite faire l'objet d'une autre étude à Ottawa, dans le cadre d'une réunion convoquée à cette fin.

Nous ne sommes pas convaincus à l'heure actuelle que les dispositions de ce projet de loi permettront d'offrir aux consommateurs de services aériens les services de qualité qu'ils souhaitent voir conservés dans le nouveau régime de quasi-monopole. Voici les observations que nous avons à faire relativement à certains articles.

Au sujet des articles 56.2 et 56.4, l'ACC estime qu'il n'est pas nécessaire que les entreprises de transport aérien soient canadiennes. Nous reconnaissons qu'il est important qu'un transporteur dominant, comme Air Canada, appartienne à des intérêts canadiens et soit contrôlé par ces intérêts, mais nous jugeons souhaitable qu'une entreprise aérienne appartenant à des intérêts étrangers exploite des trajets au Canada si cela peut permettre de rétablir une concurrence réaliste sur le marché.



We see divestiture of assets more as a tool to control industry dominance than foreign ownership. Given the investment needed to enter competitively into the airline industry, we consider the fines identified in clause 56.7(1) to be ridiculously low. They can easily be absorbed as the cost of doing business.

If a person who is required to notify fails to do so, the rest of clauses 56.1 and 56.2 become meaningless. The CAC recommends that fines identified in this clause be in line with those in clause 56.7(2). The clauses that will replace subsections 64(2) and 64(3) of the act, as written in Item 3, are inadequate to protect the interests of consumers in less populated areas.

In particular, in paragraph 1.1, a notice of proposed reduction of service is only required if it will result in at least a 50 per cent reduction in year-round, non-stop scheduled air services. Is this a significant number? Air Canada has already reduced capacity on some routes by as much as 47 per cent.

The CAC would like to ask the Senate to recommend that this percentage be lowered and that notice be required if reduction is 30 per cent or more in any year. A series of smaller reductions, say 15 per cent each, must be captured by the regulation. However, seasonality of services and the provision of services by a small or informal air taxi provider should not be over-regulated, as this imposes unreasonable costs of operation.

Paragraphs 1.2 and 2 are also inadequate. While they provide an opportunity for local input to discussions on service reductions, that is all they do. The CAC recommends that this portion of Bill C-26 be amended to make local input more meaningful, specifying timing, rights and content.

The Senate could look at the recommendations for "community impact assessments" that were described in the McKay report on the future of the Canadian financial service industry in relation to the closing of local bank branches. Provisions similar to those described in the section on "public interest impact assessment" of the MacKay Report would provide more meaningful input from communities that will suffer from the negative impacts of service reduction. It should also offer the possibility of the airline being required to reverse or amend its decision to reduce service.

The value of clause 66 relies entirely on the definition of the terms "reasonable" and "unreasonable." For clause 66 to be effective in offering some protection against skyrocketing prices in remote areas and monopoly markets, it will be necessary to determine how these terms should be defined.

The CRTC is trying to meet the challenge of defining "affordability" in dealing with services to high-cost areas. The CAC would ask the Senate to recommend that a similar initiative

À notre avis, le dessaisissement d'éléments d'actif permet davantage de contrôler la dominance dans l'industrie que la propriété par des intérêts étrangers. Compte tenu des investissements nécessaires pour participer de façon concurrentielle au transport aérien, nous estimons que les amendes énoncées au paragraphe 56.7(1) sont ridiculement faibles. Elles peuvent facilement être absorbées dans les frais généraux de l'entreprise.

Si la personne qui est chargée de donner les avis néglige de le faire, les autres dispositions des articles 56.1 et 56.2 deviennent superflues. L'ACC recommande que les amendes énoncées dans cet article soient alignées sur celles du paragraphe 56.7(2). Les articles qui visent à remplacer les paragraphes 64(2) et 64(3) de la loi, dans la version qu'on en trouve à l'article 3 du projet de loi, ne suffisent pas à protéger les intérêts des consommateurs dans les régions moins peuplées.

L'article 1.1, plus particulièrement, indique qu'il n'est pas nécessaire de donner avis des réductions de services proposées, sauf si elles ont pour effet de réduire d'au moins 50 p. 100 les services aériens réguliers sans escale offerts à longueur d'année. Ce pourcentage est-il suffisant? Air Canada a déjà réduit de 47 p. 100 sa capacité de transport sur certains trajets.

Notre association demande au Sénat de recommander que ce pourcentage soit abaissé afin qu'il soit nécessaire de donner avis des réductions de 30 p. 100 ou plus. En outre, il faut traiter par règlement les réductions plus petites, par exemple de 15 p. 100. Il faudrait toutefois éviter de réglementer à outrance l'offre de services réguliers ou saisonniers par les petites entreprises de taxi aérien, car cela augmenterait de façon déraisonnable leurs coûts d'exploitation.

Les articles 1.2 et 2 comportent également des lacunes. Ils permettent aux populations locales de discuter les réductions de service, mais c'est là leur seul effet. L'ACC recommande que ces dispositions du projet de loi C-26 soient modifiées afin d'accroître l'importance des consultations locales, plus particulièrement en ce qui a trait au moment, aux droits et au contenu.

Le Sénat devrait examiner les recommandations du rapport McKay sur l'avenir du secteur des services financiers canadiens en ce qui a trait aux évaluations des effets sur la communauté dans le contexte de la fermeture de succursales locales de banques. En ajoutant au projet de loi des dispositions semblables à celles décrites dans la partie du rapport McKay intitulée «Processus d'examen de l'intérêt public», on accroîtrait l'importance des consultations tenues auprès des collectivités qui subiront les effets négatifs d'une réduction de service. Il faudrait également qu'il soit possible d'exiger d'une société aérienne qu'elle renverse ou modifie sa décision de réduire ses services.

Tout l'effet de l'article 66 tient à la définition des termes «indiqué» et «excessif». Pour que cet article puisse offrir une protection efficace contre l'augmentation en flèche des prix dans les régions éloignées et dans les marchés de monopole, il faudra préciser la définition de ces termes.

Le CRTC essaie de définir ce qu'est l'abordabilité dans le contexte des services dans les régions plus coûteuses. L'ACC demande au Sénat de recommander qu'une initiative semblable

be undertaken to determine “reasonableness” in terms of airfares or cargo rates.

For regulation to be effective, issues of affordability and cross-subsidization will need to be considered in establishing what is reasonable in terms of service costs to less populated regions. It is far better to address these issues by allowing competition wherever possible.

We believe it is also important to identify what will be acceptable as “historical data” for purposes of proposed subsection 66(3)(a). Will previous quotes, invoices and charges be acceptable evidence of the increase, or will the increases only be measured against published rates? The information to be supplied in clause 7 of the bill should also be more clearly defined to clarify whether only published prices would be considered or whether the agency would consider the actual prices charged. Also, airlines must be required to maintain raw or baseline data and not just summaries in case a different analysis is required.

The whole area of increases to fares and cargo rates is dependent upon those with which new rates are being compared. Predictions that the CAC made when we appeared before you last time have come into force, with unhappy consequences for the economy. We are already receiving reports that businesses that receive volume discounts have had those discounts reduced. This results in additional costs being passed through to consumers.

Reduction in the number of “sale” seats available also has the same impact as an increase in price. Will these negative consumer impacts be considered as price increases, or will increases only be measured by comparing listed prices from one period to another?

Volatility on the oil market currently provides ample justification for some price increases. How closely will these increases be linked to the actual costs and will they be expected to reduce them if the price of oil drops again? Who will be authorized to monitor the link between rising costs and fare increases, and how closely will costs and increases be linked? Will the data and analysis used be Canadian or will North American industry data be used? The CAC considers these questions to represent a major flaw in any system to regulate prices in the airline industry.

Proposed subsection 66(8) takes us into a topic with which the CAC is involved in several of our issue areas, that of confidential business information, or CBI. We know it is important for regulators to protect confidential information that could, if disclosed, cause serious financial loss or could prejudice the competitive position of the owner of the information. However, most national governments are much more precise than Canada's

soit entreprise pour définir ce qui est «indiqué» lorsqu'il s'agit de tarifs de transport des passagers et des marchandises.

Pour que les règlements soient efficaces, il faudra tenir compte des questions d'abordabilité et d'interfinancement pour établir quel serait le coût raisonnable des services offerts aux régions moins densément peuplées. La meilleure solution, c'est de permettre une aussi grande concurrence que possible.

Il est également important à notre avis de déterminer quels «renseignements sur les prix et tarifs antérieurs» seront acceptables aux fins de l'application de l'alinéa 66(3)a) proposé. L'augmentation pourra-t-elle être prouvée au moyen des prix proposés antérieurement, de factures et de débits, ou mesurera-t-on les augmentations seulement en fonction des tarifs publiés? Il faudrait définir de façon plus claire les renseignements qui doivent être fournis sur le régime de l'article 7 afin de préciser si seuls les tarifs publiés seront pris en compte ou si l'office peut également tenir compte des prix réels. En outre, il faut exiger que les sociétés aériennes conservent des données brutes ou de base, et non pas seulement des sommaires, au cas où il serait nécessaire d'effectuer une analyse différente.

La question de l'augmentation des tarifs de transport des voyageurs et des marchandises dépend des nouveaux tarifs avec lesquels on fait la comparaison. Les prédictions que notre association avaient faites devant vous la dernière fois se sont concrétisées, avec toutes leurs conséquences malheureuses pour l'économie. On nous a déjà signalé que les entreprises qui jouissaient de rabais sur le volume ont vu ces rabais diminuer. Les coûts supplémentaires que cela occasionne sont transférés aux consommateurs.

La diminution du nombre de sièges à rabais offerts a également eu le même effet qu'une augmentation des prix. Ces effets négatifs pour le consommateur seront-ils considérés comme des augmentations des prix, ou mesurera-t-on l'augmentation des prix simplement en comparant des listes d'une période à une autre?

Les fluctuations du marché pétrolier justifient amplement, à l'heure actuelle, certaines augmentations de prix. Dans quelle mesure ces augmentations seront-elles liées aux coûts réels, et les prix diminueront-ils s'il y a de nouveau une réduction des prix du pétrole? Qui sera autorisé à surveiller le rapport entre l'augmentation des coûts et l'augmentation des tarifs, et à quel point sera étroite la correspondance entre les coûts et les augmentations? Les données et les analyses qui servent à cette étude proviendront-elles du Canada, ou utilisera-t-on les données de l'industrie nord-américaine? L'ACC estime que ces questions signalent une grande lacune dans tout système qui vise à réglementer les prix du transport aérien.

Le paragraphe 66(8) proposé nous amène vers un sujet qui intéresse l'ACC à plusieurs titres: il s'agit des renseignements commerciaux confidentiels. Nous savons qu'il est important que les organismes de réglementation protègent les renseignements confidentiels dont la divulgation pourrait provoquer des pertes financières ou nuire à la position concurrentielle des propriétaires des renseignements. Toutefois, la plupart des gouvernements



government in determining exactly what should fall into the category of CBI.

Given this lack of precision in the Canadian system, business generally opts to categorize more data with CBI than is strictly necessary. Once material is called CBI, the regulators are unable to disclose any of its contents. This defect explains the CAC's objection to regulatory capture. This results in a serious undermining of the transparency of the Canadian regulatory system. The CAC would like to see the Senate request that the regulations under this clause be very precise in the identification of which document is truly confidential. Consideration might also be given to allowing an appropriate oversight committee the right to review the confidentiality issues, rather than leave that to an internal, bureaucratic-driven process.

Proposed subsections 67.1 and 67.2 raise some concerns for the CAC. Air carriers frequently offer special deals — maybe a discount to a business whose employees travel a lot, or a reduced cargo rate because a shipment is regular enough to assist with planning. Would this clause allow a business that does not receive such a discount to lodge a complaint because they found out that their competitor receives a charge not listed in a tariff?

Obviously, the section on the Air Travel Complaints Commissioner is a particular concern to the CAC. Despite our interests, it is difficult to make a lot of comments because the bill lacks details, and, as we all know, the devil is in the details. It is unlikely that the wealth of evidence on the success or failure of previous efforts throughout the world will be available to the Senate or to Parliament. The rules that establish the office of the commissioner are crucial, otherwise we will spend money on an inefficient façade, doing more harm than good. We will make some points and recommendations here that we hope will find their way into the regulations that are produced to implement this clause. Please refer as well to our earlier comments on the public review process of the draft regulations.

First, we would hope the Air Travel Complaints Commissioner would be independent and apolitical, and also a person with qualifications that fit the position. The CAC would like to be assured that the commissioner would have adequate resources to perform his duties and that he have the support of an independent, multi-stakeholder board. We would like to see this commission follow the U.K. model, and, needless to say, the CAC would be happy to participate in that.

The board must include members who represent all stakeholders, with emphasis on the complete community of users, including those from remote communities, business and personal travel, travel on short notice and with longer planning horizons, and the airfreight and package customers of the airlines. Those providing

nationaux déterminent beaucoup plus exactement que le gouvernement canadien ce qui relève de la catégorie des renseignements commerciaux confidentiels.

Vu le manque de précision dans le système canadien, les entreprises choisissent généralement d'entrer dans cette catégorie plus de renseignements qu'il n'est strictement nécessaire. Une fois que des documents sont classés dans cette catégorie, les organismes de réglementation ne sont pas en mesure d'en divulguer le contenu. C'est pour cette raison que l'ACC s'oppose à ce que ce sujet soit traité au moyen d'un règlement. Cela aurait pour effet de miner sérieusement la transparence du régime canadien de réglementation. L'ACC souhaite que le Sénat demande que les règlements pris sous le régime de cet article identifient précisément quels documents sont vraiment confidentiels. Il faudrait également envisager de conférer à un comité de supervision quelconque le droit d'examiner les questions de confidentialité plutôt que de se fier à un processus interne dirigé par des bureaucrates.

L'ACC a certaines préoccupations quant aux articles 67.1 et 67.2 proposés. Les transporteurs aériens offrent souvent des spéciaux — il peut s'agir de rabais offerts à une entreprise dont les employés voyagent beaucoup, ou de tarifs de transport de fret réduits parce que les envois sont suffisamment réguliers pour faciliter la planification. Une entreprise qui ne reçoit pas de tels rabais pourrait-elle déposer une plainte parce que ses concurrents reçoivent un avantage qui n'est pas listé dans les tarifs?

De toute évidence, la partie du projet de loi qui porte sur le commissaire aux plaintes relatives au transport aérien préoccupe l'ACC. Malgré nos intérêts, il est difficile de faire de grandes observations à ce sujet, parce que le projet de loi n'est pas suffisamment détaillé et que, comme nous le savons tous, c'est des détails que naissent les problèmes. Il est peu probable que le Sénat ou le Parlement puisse disposer des nombreuses preuves de réussite ou d'échec des efforts précédents tentés partout dans le monde. Les règles qui créent le poste de commissaire sont essentielles, car sinon nous verserons de l'argent pour maintenir une façade inefficace qui risque de faire plus de tort que de bien. Nous allons faire des recommandations qui, nous l'espérons, seront reprises dans les règlements qui seront rédigés pour appliquer cette disposition. Veuillez également consulter nos remarques antérieures sur le processus d'examen public du projet de règlements.

Premièrement, nous espérons que le poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien sera indépendant et apolitique, et que son titulaire possèdera les qualités nécessaires à ce poste. L'ACC voudrait être certaine que le commissaire disposera des ressources nécessaires pour accomplir ses tâches et qu'il aura l'appui d'un conseil indépendant composé d'intervenants représentant divers intérêts. Nous souhaitons que cette commission s'aligne sur le modèle de celle du Royaume-Uni, et, il va sans dire, l'ACC serait heureuse d'y participer.

Le conseil doit être composé de représentants de tous les intervenants, surtout de toute la gamme des utilisateurs, ceux qui viennent des localités éloignées, ceux qui voyagent par affaires et pour des raisons personnelles, ceux qui achètent leurs billets à la dernière minute et ceux qui les achètent plus à l'avance, ainsi que



inputs of goods and services, including travel agents, must, of course, also be represented, but the representation of users must be a significant proportion of the membership, if not a majority. Therefore, the membership of the board, its access to appropriate and timely information, and its power to recommend or direct courses of action to the commissioner are all important and should be subject to further open discussion.

What is totally unclear from the bill is just what the commissioner will be able to do. Will he only respond to major complaints where the consumer requires an advocate or arbitration? These cases are important and have major impacts on those affected. Alternatively, will he collect complaint data on smaller aggravations and recommend corrective actions that produce smaller benefits but to a larger number of consumers? The CAC would recommend that he be authorized to do both because we see a need for both. We would also recommend that the complaint system be made simple and non-bureaucratic for the complainant, that it be well-publicized and that all documentation be clear, simple and easy to read in both official languages. We have more detailed recommendations on the sorts of things that should be included in the regulated powers of the commissioner. These are attached to the hard copy of our presentation.

The CAC pointed out that one certain outcome of the monopoly would be a decline in quality. Service levels have been lowered already, but we believe that more is to come. Under the new regime, it is no longer necessary for the merged enterprise to be sensitive to customer preferences on domestic routes. The need to establish service indicators is clear, but these are notoriously difficult to design.

In addition to complaint data, the CAC urges legislation that obliges the new monopolist to keep records specific to monopoly routes on the length of lines, service failures, waiting time for telephone or on-line response, cancelled flights, "bumped" passengers, et cetera.

Proposed subsection 29.1(2)(f) refers to data that will be collected by the commissioner, much of which will be from Canadian consumers. The CAC would like to see this proposed section offer personal confidential data, the same assurances of privacy protection as are given to confidential business information. We would like to know that all personal data will be handled in accordance with the provisions of Bill C-6.

We applaud proposed subsection 104.1, which allows the commissioner to issue a "cease and desist" order. This should be effective in curtailing harmful practices before they destroy competition. We trust that the regulations will not impose too many conditions on the use of this section.

les clients du transport de fret et de colis. Il faut également que soient représentés à ce conseil ceux qui offrent des produits et services, entre autres les agents de voyage, mais il faut que les utilisateurs occupent un nombre important de sièges au conseil, sinon la majorité. Par conséquent, la composition du conseil, son accès à des renseignements pertinents et opportuns, et son pouvoir de recommander ou d'ordonner des mesures au commissaire sont extrêmement importants et devraient être discutés davantage.

Le projet de loi est loin d'expliquer clairement quels seront les pouvoirs du commissaire. Sera-t-il chargé de répondre aux plaintes importantes pour lesquelles le consommateur a besoin d'un défenseur ou d'un arbitre? Ces affaires sont importantes et ont des effets profonds pour les personnes touchées. D'autre part, recueillera-t-il des plaintes sur les petits irritants et recommandera-t-il des mesures de correction dont les avantages sont plus faibles, mais touchent un plus grand nombre de consommateurs? L'ACC recommande qu'il soit autorisé à assumer ces deux fonctions, car elles sont toutes deux nécessaires. Nous recommandons également que le système de plainte soit simple pour le participant, et non bureaucratique, qu'on en fasse une bonne publicité et que tous les documents soient clairs, simples et faciles à lire dans les deux langues officielles. Nous avons des recommandations plus détaillées sur les pouvoirs qu'il faudrait conférer au commissaire par règlement. Ces recommandations sont annexées à notre mémoire écrit.

L'ACC a fait remarquer que le monopole pourrait avoir pour résultat une diminution de la qualité des services. Les niveaux de service ont déjà été réduits, mais nous pensons qu'ils pourraient l'être encore. Dans le nouveau régime, il ne sera plus nécessaire aux entreprises fusionnées de tenir compte des préférences des clients sur les trajets intérieurs. Il est clairement nécessaire de mettre en place des indicateurs de service, mais ces indicateurs sont très difficiles à concevoir.

L'ACC exhorte le gouvernement à adopter une loi qui obligerait le nouveau monopole à tenir des dossiers sur les trajets dont il a le monopole, outre les données sur les plaintes, sur la longueur des trajets, les interruptions de service, le temps d'attente au téléphone ou le temps de réponse en direct, les vols annulés, les passagers évincés, et cetera.

L'alinéa 29.1(2)f) proposé porte sur les données que recueillera le commissaire, et qui viendront pour la plupart des consommateurs canadiens. L'ACC souhaiterait que cette disposition permette d'offrir la même protection à l'égard de ces renseignements personnels confidentiels qu'aux renseignements commerciaux confidentiels. Nous voudrions nous assurer que tous les renseignements personnels seront traités conformément aux dispositions du projet de loi C-6.

Nous sommes entièrement d'accord avec l'article 104.1, qui permet au commissaire de prendre une ordonnance de cesser et de s'abstenir. On pourra ainsi mettre fin aux pratiques nuisibles avant qu'elles détruisent la concurrence. Nous espérons que les règlements n'assortiront pas l'application de cet article de trop nombreuses conditions.

With regard to the amendments to the Air Canada Public Participation Act, the CAC is not supportive of the restrictions on foreign ownership. There is little cultural content in air carriage. We believe that all airlines should be required to address customers in both official languages, but common rules will be enough. The harms from barriers to entry inflicted on Canadian businesses and consumers — and on the efficiency of the economy — are much larger than the gains to Air Canada's shareholders. It is particularly hard to defend the foreign ownership rules when the percentage limit is different from other sectors, such as banking and railways. If the Senate agrees with the need to limit foreign ownership in order to protect Air Canada from real competition, the CAC would hope that an attempt would be made in this bill to harmonize Canadian rules on foreign ownership by setting them at the same percentage level for all sectors.

Whether by an amendment to this act or by policy statement, we would like to see the government make it clear that it will vote its Air Canada shares to ensure that Air Canada acts in a responsible manner now that it has such dominance. We would be opposed to a reduction in the public ownership of Air Canada at this time.

To conclude, while we believe there is a need for additional regulations in a monopoly industry, Bill C-26 does not really provide all that is needed to ensure minimal customer service quality. We hope that the Senate will recommend some amendments to make this bill an effective tool for consumers. The CAC will need to wait for the regulations to provide the details on the complaints commissioner before we can pass judgment on the possible effectiveness of that position.

**Senator Forrestall:** I was left with the impression that you are trying to have it both ways. You do not want more regulation, yet that is what you are promoting throughout your detailed and well-written brief. That prompts me to ask the question: is there anything about the bill that you do like?

**Ms Hillard:** Absolutely. It is the framework for a sort of consumer oversight. Definitely, we like the cease and desist measure. We prefer competition to a large amount of regulation. We were one of the prime supporters of deregulation in the airline sector, and we really liked what we thought was beginning to happen in the Canadian airline sector, with lots of small local carriers coming into the market and providing within some of the less populated provinces local service that was comparatively affordable.

Our preference is always for competition over regulation. Given that we believe Air Canada has 80 per cent of the market — we could be wrong, but that is the number that we have been given

Pour ce qui est des amendements apportés à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, l'ACC s'oppose aux limites visant la propriété par des intérêts étrangers. Le transport aérien n'a que peu de contenu culturel. À notre avis, toutes les sociétés aériennes devraient pouvoir communiquer avec leurs clients dans les deux langues officielles, mais les règles courantes suffiront. Les désavantages venant des obstacles à l'arrivée d'entreprises, qui nuisent aux entreprises et aux consommateurs canadiens — de même qu'à l'efficacité de l'économie — sont largement supérieurs aux bénéfices des actionnaires d'Air Canada. Il est très difficile de défendre les règles sur la propriété étrangère, surtout lorsque le pourcentage de la limite diffère d'un secteur à l'autre, comme par exemple dans le cas des banques et des chemins de fer. Si le Sénat convient qu'il est nécessaire de limiter la propriété étrangère afin de protéger Air Canada d'une réelle concurrence, l'ACC espère qu'on essaiera du moins dans ce projet de loi d'harmoniser les règles sur la propriété étrangère au Canada en appliquant le même pourcentage à tous les secteurs.

Que ce soit au moyen d'un amendement à cette loi ou au moyen d'une déclaration de politique, nous souhaitons que le gouvernement fasse clairement savoir qu'en tant qu'actionnaire d'Air Canada, il votera de façon à ce qu'Air Canada agisse de façon responsable maintenant qu'il est le transporteur dominant. Nous nous opposons à ce que l'on réduise maintenant la part d'Air Canada qui appartient au secteur public.

Pour conclure, même si nous croyons qu'une industrie en situation de monopole exige d'être davantage réglementée, le projet de loi C-26 n'offre pas vraiment tout ce qui est nécessaire pour garantir le minimum de qualité des services à la clientèle. Nous espérons que le Sénat recommandera des amendements pour faire de ce projet de loi un instrument efficace pour les consommateurs. L'ACC attendra la publication du règlement, qui précisera mieux les éléments concernant le commissaire chargé de recevoir les plaintes avant de se prononcer sur l'efficacité que pourrait avoir cette charge.

**Le sénateur Forrestall:** J'ai eu l'impression que vous tentiez d'obtenir les deux en même temps. Vous ne voulez pas davantage de règlements, et pourtant c'est cela que vous préconisez dans votre mémoire, au demeurant très détaillé et fort bien écrit. Cela m'incite donc à vous poser la question suivante: y a-t-il, dans ce projet de loi, quelque chose qui vous plaise?

**Mme Hillard:** Certainement. Il fixe en quelque sorte les paramètres d'un contrôle effectué par le consommateur. Nous aimons aussi assurément la disposition concernant la renonciation. Nous préférons toujours la concurrence à une réglementation lourde. Nous avons été parmi les principaux défenseurs de la déréglementation dans le secteur du transport aérien, et nous avons beaucoup aimé ce qui, pensions-nous, commençait à survenir dans ce secteur au Canada, soit l'avènement sur le marché d'une foule de petits transporteurs et la création, dans certaines des provinces les moins peuplées, de lignes aériennes à prix relativement abordables.

Je le répète, nous préférons toujours la concurrence à la réglementation. Étant donné qu'à notre avis Air Canada détient 80 p. 100 du marché — nous sommes peut-être dans l'erreur,



— it is impossible not to reimpose some regulation. We would like to see the regulation be as meaningful to consumers as possible without hampering new entrants into the marketplace.

When you say we are looking for it both ways, I think you are probably right. If you make the regulation too difficult in order to control Air Canada, then you make it difficult for new entrants in the marketplace. There is a need to walk a fine line here.

**Senator Forrestall:** The minister proposes the development of a number of observers. It is unclear how many and what their duties would be other than to report once or twice a year on the implementation of this bill particularly and the health of the industry, I gather, generally. Have you any thoughts on that? Are you aware of these observer roles?

**Ms Hillard:** A consumer passenger board in the U.K. does that, and it also arbitrates for consumers. When there is a hearing on who should go into new routes and whether new entrants should come to the marketplace, this board represents the passengers at the hearing. A board of that nature, provided there is adequate stakeholder representation and it is independent, transparent and all those good things, would be useful through this interim period until we get some effective competition back.

**Senator Forrestall:** How would you like to see the complaints commissioner established? At this point there would appear to be a willingness to receive the reports and to relay either the reports or the subject matter of the reports to the Parliament of Canada. Will that be enough?

**Ms Hillard:** We believe that the commissioner needs an independent board behind him, and he or she must be adequately resourced. We would also like to know that it is an independent position. We are quite happy with the way in which the Canadian banking ombudsman operates at the moment. A similar sort of set-up with some expanded role would be useful.

**Senator Forrestall:** Does the banking ombudsman have a board?

**Ms Hillard:** Yes, he does, and we have a member on that board.

**Senator Forrestall:** Do you think that you should have a member on a board to back up the complaints commissioner?

**Ms Hillard:** Absolutely. We believe there is a need for passenger consumer representation, and since we are the only national group, we would obviously promote ourselves to be that representation.

mais c'est le chiffre qui nous a été donné — il est impossible de ne pas imposer à nouveau une certaine réglementation. Nous aimerions que cette réglementation soit aussi valable que possible pour le consommateur, sans pour autant empêcher de nouveaux transporteurs de s'implanter sur le marché.

Lorsque vous dites que nous voulons avoir les deux à la fois, je pense que vous avez probablement raison. Si vous rendez la réglementation trop rigoureuse pour pouvoir tenir la bride à Air Canada, vous rendez par le fait même la vie difficile aux nouveaux transporteurs qui voudraient se lancer sur le marché. Il y a un juste milieu très subtil qui est de mise ici.

**Le sénateur Forrestall:** Le ministre propose qu'il y ait un certain nombre d'observateurs. Nous ne savons pas encore combien il y en aurait ni quelles seraient leurs fonctions, si ce n'est de faire rapport une ou deux fois par an sur la mise en oeuvre de la loi en particulier, mais aussi, sur un plan plus général, j'imagine, sur l'état de santé de l'industrie. Avez-vous réfléchi sur ce sujet? Savez-vous quel serait le rôle de ces observateurs?

**Mme Hillard:** Au Royaume-Uni, c'est un conseil des passagers qui assume ce rôle et qui fait également fonction d'arbitre pour les consommateurs. Lorsqu'une audience est organisée pour déterminer qui doit recevoir telle ou telle nouvelle ligne et si de nouveaux transporteurs devraient pouvoir s'implanter sur le marché, c'est le conseil qui représente les passagers. À condition que les parties prenantes y soient bien représentées et que l'organisme en question soit suffisamment indépendant, transparent et tout le reste, un conseil comme celui-là serait fort utile pendant la période de transition, c'est-à-dire jusqu'au moment où il y aura à nouveau une véritable concurrence.

**Le sénateur Forrestall:** De quelle façon voudriez-vous voir créer cette charge de commissaire aux plaintes? Dans l'état actuel des choses, il semblerait qu'il puisse recevoir les plaintes et les transmettre, ou en transmettre l'objet, au Parlement canadien. Cela suffira-t-il?

**Mme Hillard:** Nous croyons que le commissaire aura besoin pour l'appuyer d'un conseil indépendant, et nous croyons aussi qu'il devra avoir des moyens suffisants. Nous aimerions également avoir l'assurance de son indépendance. Nous sommes très heureux du modus operandi du bureau de l'ombudsman dans le domaine bancaire. Une formule du même genre, peut-être avec un rôle élargi, serait utile dans le secteur du transport aérien.

**Le sénateur Forrestall:** L'ombudsman dont vous parlez dans le secteur bancaire est-il appuyé par un conseil?

**Mme Hillard:** En effet, et nous y sommes d'ailleurs représentés.

**Le sénateur Forrestall:** Pensez-vous que vous devriez également l'être s'il y avait un conseil qui viendrait épauler le commissaire aux plaintes?

**Mme Hillard:** Tout à fait. Nous estimons impératif que les passagers soient représentés, et, puisque nous sommes le seul groupe à caractère national, il est manifeste que nous nous proposerions pour être leur représentant.



**Senator Forrestall:** Do you see this as a full-time position?

**Ms Hillard:** The commissioner, yes, but the board, no.

**Senator Forrestall:** I meant the commissioner.

**Ms Hillard:** Absolutely.

**Senator Forrestall:** Would he report to the board monthly, or four or five times a year?

**Ms Hillard:** Whatever is necessary.

**Senator Forrestall:** How does the information he collects get out to the general public? Would that be through a representative that you would have on the board?

I am concerned about delays. If the commissioner gets a complaint and it is 14 months in adjudication, then it is useless.

**Ms Hillard:** I agree with you. That is why we said that we would like the commissioner to have the dual role of dealing with the big complaints, through to a collection of the small complaints. We are getting flooded now with the small complaints, such as complaints about waiting for service over the phone or standing in line at airports. We would like the commissioner to be open enough to receive those small complaints that do not require independent solutions, but maybe put them together and recommend some corrective action. It might be as simple as lowering the temperature in the airport, or having someone walk up and down the waiting line with a tray of cold water. There are many fairly simple solutions to the discomfort currently being imposed on the travelling public.

**Senator Forrestall:** Do you see the complaints commissioner being able to interface with airport management and airline management?

**Ms Hillard:** Absolutely.

**Senator Forrestall:** Literally, you believe that he should be able to pick up the phone and discuss issues.

**Ms Hillard:** Yes. The flexibility, the accessibility, the lack of rigid rules and the layers of bureaucracy are critical to making this work. Otherwise, there will be months of paper shuffling before anything ever happens.

**Senator Forrestall:** We have no detail. Would this be a small operation, perhaps a handful of people?

**Ms Hillard:** We do not believe in over-government. Yes, perhaps one person, a couple of staff people, and the board.

**Le sénateur Forrestall:** À votre avis, est-ce que cela devrait être un poste à temps plein?

**Mme Hillard:** Celui du commissaire, certainement, mais pas ceux des administrateurs.

**Le sénateur Forrestall:** Je pensais au commissaire.

**Mme Hillard:** Bien sûr.

**Sénateur Forrestall:** Le commissaire devrait-il faire rapport au conseil d'administration tous les mois, ou quatre ou cinq fois par année?

**Mme Hillard:** Chaque fois que ce serait nécessaire.

**Le sénateur Forrestall:** Comment l'information qu'il recueille devrait-elle être transmise au grand public? Par le truchement d'un représentant du grand public qui siégerait au conseil?

Ce qui me préoccupe aussi, c'est le délai qui s'écoulera entre le moment où le commissaire recevra une plainte et le moment où il rendra son jugement: si cela prend 14 mois, c'est parfaitement inutile.

**Mme Hillard:** Je suis d'accord avec vous. Voilà pourquoi nous affirmons que le commissaire devrait, à notre avis, s'occuper des plaintes importantes tout en recevant également les plaintes mineures. Actuellement, nous sommes inondés de plaintes mineures, telles que des plaintes au sujet du temps qu'il faut attendre avant de se faire servir au téléphone ou au sujet des longues files d'attente dans les aéroports. Nous aimerions que le commissaire puisse recevoir ces plaintes mineures pour lesquelles il n'est pas nécessaire d'aller chercher des solutions indépendantes, pour qu'il puisse les étudier collectivement, au besoin, et recommander des mesures de redressement. La solution est peut-être très simple, comme abaisser la température dans les aéroports ou demander à quelqu'un de circuler et d'offrir des verres d'eau froide à ceux qui sont dans la file d'attente. Il y a toutes sortes de petites solutions toutes simples aux désagréments que subissent actuellement les voyageurs.

**Le sénateur Forrestall:** À votre avis, le commissaire aux plaintes devrait-il pouvoir entrer en communication avec la direction de l'aéroport et celle des compagnies aériennes?

**Mme Hillard:** Bien sûr.

**Le sénateur Forrestall:** Mais pensez-vous qu'il devrait pouvoir les appeler directement au téléphone pour discuter des problèmes?

**Mme Hillard:** Oui. Pour que cela fonctionne, il faut qu'il y ait à la fois souplesse, accessibilité, flexibilité dans les règles et un nombre minimal de niveaux dans l'organisation, sans quoi il faudra attendre des mois et des mois de brassage de papier avant que quoi que ce soit ne se fasse.

**Le sénateur Forrestall:** Nous n'avons pas de renseignements là-dessus: songez-vous à un petit bureau, avec une poignée de gens?

**Mme Hillard:** Nous n'avons pas confiance dans les administrations pléthoriques. En effet, nous songeons peut-être à un ou deux employés, en plus du conseil d'administration.

**Senator Forrestall:** How many people are in your office, for example?

**Ms Hillard:** Three full time and three part time.

**Senator Forrestall:** What do you handle?

**Ms Hillard:** Everything from soup to nuts and back again. We do have some staff in some of our provincial offices.

**Senator Forrestall:** Therefore, a reasonably active and knowledgeable small staff could handle such matters.

**Ms Hillard:** With good equipment.

**Senator Forrestall:** Would this be a permanent thing?

**Ms Hillard:** Until we get some realistic competition, I do not think we can operate without it. There are always airline complaints. It may need to be reduced once we get some competition back. We were lucky. We had high service quality in both Air Canada and Canadian so long as we had competition. Maybe we will get it back.

**Senator Forrestall:** I miss the old days when this was done on the floor of the House of Commons by pounding your desk, feigning great anger, and demanding something for your grievance.

This is an important issue. When I first learned of it, I wondered whether the minister was putting up a protective barrier around himself.

**Ms Hillard:** It is, in a way.

**Senator Forrestall:** I appreciate the work you have done on this issue. For our part, we must investigate. We have the difficulty of dealing with a matter that has now been approved in principle by the House of Commons; therefore, we must find unique ways of making views known, whether it is by way of amendment or whatever. Perhaps we will have a chance to read one day that these views have been communicated.

**Ms Hillard:** We have actually pulled our specific recommendations out of the text and put them at the back to make it a little easier for you.

**Senator Callbeck:** Welcome and thank you for coming. My first question is on the complaint process. If it is established, how do you propose that the public will become aware of it? You mentioned the banks having an ombudsman. What percentage of the public know about that?

**Ms Hillard:** Not enough. We have recommended that the communication on the process be very good and very thorough. There must be leaflets on every check-in desk and with every travel agent. Web sites must mention it. Information must be readable and clear in both languages, with 1-800 numbers that are answered by people and not by a series of buttons.

**Le sénateur Forrestall:** Combien de gens travaillent dans votre bureau, par exemple?

**Mme Hillard:** Nous avons trois employés à temps plein et trois à temps partiel.

**Le sénateur Forrestall:** Et quelles plaintes recevez-vous?

**Mme Hillard:** Toutes sortes de plaintes, au sujet de la soupe jusqu'aux noix, et vice versa. Nous avons également quelques employés dans certains de nos bureaux provinciaux.

**Le sénateur Forrestall:** Par conséquent, un petit nombre d'employés raisonnablement actifs et compétents pourraient s'occuper de cela.

**Mme Hillard:** Oui, s'ils sont bien équipés.

**Le sénateur Forrestall:** Envisagez-vous une organisation permanente?

**Mme Hillard:** Je crois que nous n'avons pas le choix, tant qu'il n'y aura pas de concurrence véritable. Il y aura toujours des plaintes au sujet des compagnies aériennes, mais le bureau pourra réduire ses opérations une fois que la concurrence sera revenue. Nous avons eu de la chance, car tant que la concurrence entre Air Canada et Canadien existait, le service était de très grande qualité chez les deux concurrents. Un jour, nous reverrons peut-être cela.

**Le sénateur Forrestall:** Le bon vieux temps, où il était possible d'intervenir à la Chambre des communes à coups de poing sur votre pupitre, en feignant la colère et en exigeant réparation, me manque.

C'est un dossier important. Lorsque j'ai appris la chose, je me suis demandé si le ministre n'était pas en train d'ériger des barricades autour de lui.

**Mme Hillard:** En un sens, c'est ce qu'il fait.

**Le sénateur Forrestall:** Je vous remercie du travail que vous avez fait dans ce dossier. De notre côté, nous devons faire enquête. La difficulté, c'est que le projet de loi a déjà été approuvé en principe par la Chambre des communes; voilà pourquoi nous devons trouver des façons originales de faire passer notre point de vue, soit par un amendement ou d'une autre façon. Peut-être aurez-vous un jour l'occasion d'entendre dire que ces points de vue ont bel et bien été communiqués.

**Mme Hillard:** En fait, nous avons pris nos recommandations dans notre texte et les avons regroupées à la fin pour qu'elles soient plus faciles à consulter.

**Le sénateur Callbeck:** Bienvenue à nos témoins, et merci d'avoir comparu. Ma première question touche les plaintes. Si votre bureau est créé, comment comptez-vous le faire connaître au grand public? Vous avez dit que les banques avaient leur ombudsman, mais quel pourcentage de la population connaît son existence?

**Mme Hillard:** Trop peu sont au courant. Ce que nous avons recommandé, c'est que tout ce qui est communiqué à ce sujet soit de la plus haute qualité et très complet. On doit pouvoir trouver des feuillets explicatifs à chaque comptoir d'enregistrement et chez tous les agents de voyage. Les sites Web doivent également en mentionner l'existence. L'information doit être compréhensible



**Senator Callbeck:** That seems to be one of the biggest problems — making the public aware of the resource.

**Ms Hillard:** I believe it is, but right now there is a huge advantage. The entire airline industry is under a microscope. We are getting consumer calls and media calls consistently.

All the problems with the airports are being blamed on the airlines. We are even starting to get complaints about the charters, which are totally unrealistic. Some call to say they paid only \$300 for a ticket and yet want to know why the service is not the same as the \$3,000 Air Canada ticket. It is sometimes difficult, as a consumer association, to tell the consumer that they are basically getting what they paid for and that they must pay more if they want more. We never had these kinds of complaints before.

Everyone is focused on the airlines. It is an ideal time to put something in place quickly and to tell the public about it while they are looking. If you wait six months, the issue may drop from the horizon and then we will have a huge problem in letting people know about the process.

**Senator Callbeck:** There is a lot of frustration out there. Many people have complaints.

I want to ask you about the passenger bill of rights. You did not mention that. Do you feel that competition will look after that and it is not necessary?

**Ms Hillard:** We prefer competition. There are some good points in the passenger bill of rights. You will notice that we are not members of that coalition. We were invited to join. We looked at the direction they were taking. We decided that we could not agree with everything they are targeting. We decided, therefore, not to be part of the coalition.

There are some good points in the passenger bill of rights, but we are not sure if it is exactly what we need in the current situation.

**Senator Callbeck:** With what would you disagree?

**Ms Hillard:** The group did not seem to be pro-competition. There seemed to be too much reliance on regulation. As I said, we are not into heavy regulation.

et claire dans les deux langues, et il faut qu'on y trouve des numéros sans frais qui permettent de parler à un être humain, sans qu'il soit nécessaire d'enfoncer une série de touches.

**Le sénateur Callbeck:** Ce qui semble être l'un des plus grands problèmes, c'est d'essayer de faire connaître cette ressource auprès du grand public.

**Mme Hillard:** En effet, c'est sans doute le cas, mais si nous agissons aujourd'hui, nous pourrions profiter d'un énorme avantage. En effet, toute l'industrie aérienne est actuellement scrutée à la loupe, comme le confirme tous les appels que nous ne cessons de recevoir de la part de consommateurs et des médias.

Tous les problèmes qui surviennent dans les aéroports sont mis sur le compte des compagnies aériennes. Nous commençons même à recevoir des plaintes au sujet des vols nolisés, et ces plaintes sont complètement détachées de la réalité. Certains consommateurs nous appellent pour dire qu'ils n'ont payé que 300 \$ leur billet d'avion mais voudraient savoir pourquoi le service à bord n'est pas le même que s'ils avaient acheté un billet d'Air Canada à 3 000 \$. Notre association des consommateurs a parfois beaucoup de mal à expliquer à ces gens qu'ils en ont eu pour leur argent, et que s'ils veulent avoir plus, il leur faudra payer plus cher la prochaine fois. Or, nous n'avons jamais encore reçu jusqu'à maintenant de plaintes de ce genre.

Tout le monde a les yeux tournés vers les compagnies aériennes, et le moment serait donc bien choisi pour créer un bureau et pour informer le grand public, tandis que tous les Canadiens ont leurs yeux rivés sur les compagnies aériennes. Si vous attendez six mois, le dossier pourrait ne plus être d'actualité, et nous aurions beaucoup plus de difficulté à informer les Canadiens.

**Le sénateur Callbeck:** Il y a beaucoup de frustration dans l'air et beaucoup de gens ont à se plaindre.

J'aimerais savoir ce que vous pensez d'une charte des droits du voyageur. Vous n'en avez pas parlé vous-même. Pensez-vous que la concurrence en soi réglerait le problème et qu'une charte de ce genre ne sera pas nécessaire?

**Mme Hillard:** Nous préférons laisser la concurrence agir, même si une charte des droits du voyageur offre des avantages. Vous remarquerez que nous ne faisons pas partie de la coalition, même si on nous a invités à nous y joindre. Mais lorsque nous nous sommes demandé quelle orientation prenait la coalition, nous avons décidé que nous ne pouvions accepter tous ses objectifs. Voilà pourquoi nous avons décidé de ne pas en faire partie.

Donc, cette charte des droits du voyageur offre certains avantages, mais nous ne sommes pas sûrs que cette charte soit la solution dans la situation actuelle.

**Le sénateur Callbeck:** Qu'est-ce qui ne vous convenait pas dans la coalition?

**Mme Hillard:** La coalition ne semblait pas prôner la concurrence et semblait trop se fier aux règlements, alors que, comme je l'ai déjà expliqué, nous ne misons pas énormément, pour notre part, sur les règlements.



They did not seem as opposed to the monopoly in the first place. They seemed to be focusing on the passenger bill of rights, when we felt they should be focusing on keeping competition in the marketplace.

I must admit that I have not seen a recent draft, but in the first draft they were talking about substituting rail travel for airline travel. That may be fine in this part of the country, but I am from Winnipeg, where train travel is not really a viable alternative to flying anywhere.

The CAC just decided to go it alone. We have very broad representation across the country. We told you the last time we were here that we pulled in people from Nunavut to work on our committee regarding the airline industry issue.

We just cannot find enough common ground to go in with this group. If they get the bill of rights through, good. It will help people, but we did not want to focus all our efforts on the bill of rights.

**Senator Spivak:** I thought your translation of the community impact assessment in the MacKay report was very imaginative. The requirement in the act is that if carriers propose to withdraw or reduce service, they must provide an opportunity for local or elected officials to discuss the impacts, but that is a weak provision. What is "discussing"?

Perhaps you can refresh our memory. How exactly would those community impact assessments be carried out? That would probably mean looking at the total economic impact in many small communities that are also being assaulted with things like rail line abandonment, which is diminishing the quality of rural life in this country. Do you have any further ideas about this?

**Ms Hillard:** Because we are broad-based, we are able to pull in our experiences from all different areas. That was one feature of the MacKay report that we particularly liked. Before closing a bank, there was a waiting period of three months, I believe. The bank was also required to do a community impact assessment for economic and social impacts. Input from other people was to be gathered and a report prepared.

**Senator Spivak:** The alternatives must be included.

**Ms Hillard:** Yes, there may be alternatives included. It might be possible to get a grocery store to offer banking services. I am not sure what you would offer to replace an airline. You and I are from the same province. We have perimeter airlines, which perhaps could fly into Flin Flon if Air Canada pulled out. Maybe the community impact would open up doors for competition on some smaller routes.

Au départ, la coalition ne semblait pas non plus être contre le monopole. Elle semblait mettre surtout l'accent sur la charte des droits du voyageur, alors que, de notre côté, nous pensions plus important de prôner la concurrence dans le marché aérien.

Je dois avouer ne pas avoir vu d'ébauche récente de la charte, mais dans la première ébauche, on proposait de substituer à la voie de l'air les chemins de fer. C'est peut-être bon dans ce coin-ci du pays, mais à Winnipeg, d'où je viens, les chemins de fer ne sont pas vraiment une solution de rechange viable à l'avion.

Voilà pourquoi l'Association des consommateurs a décidé de faire cavalier seul. Mais nous sommes bien représentés partout au pays. La dernière fois que nous avons comparu, nous vous avions expliqué que nous avions réussi à trouver des gens du Nunavut qui avaient accepté de siéger à notre comité sur l'industrie aérienne.

Nous n'avons pas suffisamment de points en commun pour nous associer à la coalition. Mais tant mieux pour elle si elle réussit à faire adopter sa charte des droits, car cela pourra aider les voyageurs. Mais pour notre part, nous ne voulions pas miser uniquement sur cette charte.

**Le sénateur Spivak:** J'ai trouvé que vous aviez interprété de façon très imaginative l'évaluation des répercussions communautaires du rapport MacKay. La loi stipule que dès qu'un transporteur se propose de retirer ou de réduire ses services, il doit permettre aux édiles locaux d'en discuter des répercussions sur leurs régions, mais je sais que cette disposition est faible. En effet, qu'entend-t-on par «discuter»?

Vous pourriez peut-être nous rappeler comment ces évaluations des répercussions communautaires doivent être menées. J'imagine que cela signifie que l'on regardera quel sera l'effet cumulatif du point de vue économique pour toutes ces petites localités qui non seulement perdent leur transport aérien, mais qui souffrent aussi de voir leur ligne de chemin de fer abandonnée, ce qui, au total, porte préjudice à la qualité de la vie rurale au Canada. Avez-vous d'autres idées là-dessus?

**Mme Hillard:** Comme nous avons des membres aux quatre coins du pays, nous avons pu aller chercher des expériences diversifiées dans tous les secteurs. C'était justement un des aspects du rapport MacKay qui nous avait particulièrement plu. Avant de fermer une banque, il fallait attendre pendant trois mois, je crois, et la banque était obligée de mener une évaluation des répercussions communautaires pour établir quelle serait l'incidence économique et sociale de la fermeture. Il fallait donc colliger les commentaires donnés par d'autres personnes avant de préparer un rapport.

**Le sénateur Spivak:** Il faut aussi inclure des solutions de rechange.

**Mme Hillard:** Oui, on peut proposer des solutions de rechange. Il est parfois possible, par exemple, qu'une épicerie offre des services bancaires. Je ne suis pas sûre de savoir comment on pourrait remplacer une compagnie aérienne, toutefois. Vous et moi sommes originaires de la même province. Il y a bien des compagnies aériennes satellites qui pourraient peut-être desservir Flin Flon, si Air Canada se retirait. De fait, les répercussions

**Senator Spivak:** That requirement from the MacKay report did not get into the legislation, did it?

**Ms Hillard:** Not yet, because Mr. Martin has not come back with the financial paper. We are all waiting for it on tenterhooks at the moment, but we hope it will.

**Senator Adams:** Where does your organization get its funding?

**Ms Hillard:** We have memberships. We have donations. We have project funding. We have no core funding from the government and we do not take money from industry.

**Ms Lacombe:** Ms Hillard has covered it all. Ms Hillard and I are volunteers. We give our time to the organization. The input that comes into our positions comes from our member experts across the country. There is a very small staff in the office.

Originally, most of our work was done with the Department of Consumer Affairs. We have now expanded. We do a lot of work with Agriculture Canada, with the Department of Finance and with Health Canada.

The only funding that we get from government is fee-for-service project funding. We do a project and we have a report to write.

**Senator Adams:** Are your members mostly business people or farmers or what? I want to find out a bit more. Presumably you listen to your members before you comment on a bill like Bill C-26. How do you find out what the public thinks of Bill C-26?

**Ms Lacombe:** We have members and volunteers from all walks of life. We have, from out West, people who do farming and even a plant pathologist. We have university professors and people from the economy.

**Ms Hillard:** If you are interested, senator, the committee that works on our airline report includes the dean of economics from the University of Waterloo, a retired person from Yellowknife, an Anglican minister from Iqaluit, a university professor from Edmonton, a consultant from southern Ontario, a nurse from Edmonton, a housewife from Winnipeg, and a full-time volunteer, which is myself, of course, from whichever hotel I happen to be in at the time.

That is the make-up of this particular committee. They all feed into this document.

**Senator Adams:** Since I have been on this committee, you have appeared before us three or four times. I know you.

qu'un retrait pourrait avoir sur la localité permettraient peut-être d'ouvrir la porte à des concurrents pour les liaisons secondaires.

**Le sénateur Spivak:** Mais cette exigence dans le rapport MacKay ne s'est toutefois par retrouvée dans le projet de loi, n'est-ce pas?

**Mme Hillard:** Pas encore, car M. Martin n'a pas encore déposé son document financier. Nous l'attendons tous avec beaucoup d'impatience, et nous espérons que cette disposition s'y trouvera.

**Le sénateur Adams:** Comment votre organisation est-elle financée?

**Mme Hillard:** Nous recevons les cotisations de nos membres ainsi que des dons. Nous recevons également du financement pour des projets. Le gouvernement ne nous donne aucune subvention de base, et nous n'acceptons pas d'argent des industriels.

**Mme Lacombe:** Mme Hillard a tout dit. Elle et moi sommes des bénévoles qui donnons de notre temps à l'organisation. Nous faisons notre travail avec l'aide d'experts de tout le pays qui font partie de notre organisation. Notre bureau compte une poignée d'employés.

Au départ, la majeure partie de notre travail s'effectuait en collaboration avec le ministère de la Consommation et des Affaires commerciales. Mais notre champ d'action s'est aujourd'hui élargi, et nous collaborons souvent avec Agriculture Canada, avec le ministère des Finances et avec Santé Canada.

Les seuls fonds que nous recevons du gouvernement, c'est lorsque nous avons des projets d'achats de service: dans ces cas-là, nous menons à bien notre projet, puis nous rédigeons un rapport.

**Le sénateur Adams:** Vos membres sont-ils majoritairement des gens d'affaires, ou des agriculteurs, par exemple? J'aimerais en savoir un peu plus. Présument, vous écoutez ce que vos membres ont à vous dire avant de faire des commentaires sur un projet de loi tel que le C-26. Comment faites-vous pour savoir ce que les Canadiens pensent du projet de loi C-26?

**Mme Lacombe:** Nos membres et nos bénévoles proviennent de tous les horizons professionnels. Dans l'Ouest, certains de nos membres sont des agriculteurs, et nous comptons même un phytopathologiste dans nos rangs. Nous comptons également des universitaires et des économistes.

**Mme Hillard:** Si cela peut vous intéresser, monsieur le sénateur, le comité qui travaille actuellement sur notre rapport sur les services aériens inclut le doyen de la Faculté d'économie de l'Université de Waterloo, un retraité de Yellowknife, un ministre anglican d'Iqaluit, un professeur d'Université d'Edmonton, un expert-conseil du sud de l'Ontario, une infirmière d'Edmonton, une femme au foyer de Winnipeg, et un bénévole à temps plein, c'est-à-dire moi-même, à partir de la chambre d'hôtel où je me trouve ce jour-là.

Voilà comment se compose notre comité: tous ses membres ont eu voix au chapitre dans la préparation du document.

**Le sénateur Adams:** Depuis que je fais partie de ce comité-ci, je vous ai déjà vu comparaître à trois ou quatre reprises. Je vous connais bien.



**Ms Hillard:** We are hoping to be back again soon.

**Senator Adams:** The government pays a commissioner or an ombudsman, and we do not hear from them for six months or a year, yet you people find the issues and bring things to us very quickly. Can you explain to us what is happening with the industry.

**Ms Hillard:** We try to keep an eye on the marketplace on issues that impact Canadian consumers. We try to prioritize everything. Among our members who self-select, we have volunteer committees that work on various issues. We put out a call to all our people on the Internet. We say that we are working on a certain issue and ask who wants to be on the committee. We make sure that we have good regional coverage and that we go ahead with our work.

**Ms Lacombe:** We are keeping our fingers crossed and hope that we will be back on the negative option bill that has gone through the House of Commons. We are hoping that it will come to this committee, where it has its rightful home. We are hoping that bill will make it here.

**Senator Perrault:** This is a search for information. Years ago we subscribed to the consumers' union magazine and later they added another magazine? Was that your project? I thought it was excellent.

**Ms Lacombe:** Yes, senator, we did have the *Canadian Consumer* magazine. Unfortunately, we lost it in 1993, but it is not ended there. Let us say that we are working toward bringing some type of English publication back for English Canada, and we are hoping to do it by working in close liaison with the French counterpart in Quebec. I am from Quebec.

I am keeping my fingers crossed that we will be able to achieve this and get an English consumers' magazine again. It is unfortunate that a country like Canada does not have one.

**Senator Perrault:** We saved every copy. Why are you not on the Internet? There is a consumer's channel on there now. We should have a Canadian presence there.

**Ms Hillard:** We do have an Internet site. It is not terribly active. Like everything else, it costs money and staff that we do not have. If we start some sort of English publication, it will have to be available electronically. We are moving very much away from paper.

**Mme Hillard:** Et nous espérons comparaître à nouveau sous peu.

**Le sénateur Adams:** Lorsque le gouvernement nomme un commissaire ou un ombudsman, on n'entend plus parler de lui pendant six mois ou même un an, alors que chez vous, vous trouvez le moyen de nous faire rapport sur des dossiers très rapidement. Pouvez-vous nous expliquer ce qui se passe dans les divers milieux industriels?

**Mme Hillard:** Nous gardons l'oeil sur le marché pour voir quels sont les grands dossiers qui ont une incidence sur les consommateurs canadiens. Nous essayons d'établir l'ordre de priorité de tous ces dossiers. Nos membres choisissent eux-mêmes de former des comités de volontaires qui se penchent sur diverses questions. Nous lançons un appel à tous sur l'Internet et nous expliquons à nos membres que tel ou tel dossier nous intéresse et que nous voudrions former un comité avec des volontaires. Une fois que nous nous sommes assurés que toutes les régions sont représentées, nous nous mettons à l'oeuvre.

**Mme Lacombe:** Nous croisons les doigts et espérons pouvoir comparaître à nouveau lorsque vous étudierez le projet de loi sur l'abonnement par défaut qui a été adopté par la Chambre des communes. Nous espérons qu'il sera renvoyé à votre comité, qui devrait logiquement en être saisi. Nous espérons que le projet de loi vous parviendra.

**Le sénateur Perrault:** Il y a une chose que je voudrais savoir: il y a plusieurs années, nous nous sommes abonnés à une revue publiée par un regroupement de consommateurs, mais à laquelle est venue s'ajouter plus tard une autre revue. Était-ce votre projet à vous? Cette revue m'a paru excellente.

**Mme Lacombe:** En effet, sénateur Perrault, nous avons publié la revue «Canadian Consumer». Malheureusement, la publication a cessé en 1993, mais tout n'est pas perdu pour autant. Disons que nous espérons pouvoir publier à nouveau une revue en anglais destinée au Canada anglais, et nous espérons pouvoir y parvenir en nous concertant avec l'équivalent en français de cette revue au Québec. Je viens moi-même du Québec.

Nous nous croisons les doigts et espérons pouvoir publier à nouveau une revue en anglais destinée aux consommateurs anglophones. Il est malheureux qu'il n'y en ait aucune actuellement au Canada.

**Le sénateur Perrault:** Nous avons gardé chacun des numéros. Pourquoi n'êtes-vous pas présents sur Internet? Après tout, on y trouve un site pour les consommateurs, et le Canada se doit d'y être présent.

**Mme Hillard:** Nous avons notre propre site Internet, mais qui n'est pas terriblement actif. Comme pour toute chose, cela coûte cher, et il nous faudrait du personnel supplémentaire. Si nous parvenons à lancer une publication anglophone, il faudra pouvoir la distribuer par voie électronique. Nous abandonnons de plus en plus le papier.



**Senator Perrault:** That is a great brief that you presented tonight. I wish you success.

**The Chairman:** Thank you, witnesses.

The committee adjourned.

**Le sénateur Perrault:** Vous nous avez présenté ce soir un mémoire excellent, et je vous souhaite bonne chance.

**La présidente:** Merci à tous nos témoins.

Le séance est levée.









*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

WITNESSES—TÉMOINS

*From WestJet:*

Stephen C. Smith, President.

*From the Consumers' Association of Canada:*

Gail Lacombe, President;

Jennifer Hillard, Vice-President, Issues and Policy.

*De WestJet:*

Stephen C. Smith, président.

*De l'Association des consommateurs du Canada:*

Gail Lacombe, présidente;

Jennifer Hillard, vice-présidente, Enjeux et politique.



Second Session  
Thirty-sixth Parliament, 1999-2000

Deuxième session de la  
trente-sixième législature, 1999-2000

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

Tuesday, June 6, 2000

Le mardi 6 juin 2000

Issue No. 16

Fascicule n° 16

**Third meeting on:**  
Bill C-26, An Act to amend the Canada Transportation Act,  
the Competition Act, the Competition Tribunal Act  
and the Air Canada Public Participation Act  
and to amend another Act in consequence

**Troisième réunion concernant:**  
Le projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur  
les transports au Canada, la Loi sur la concurrence,  
la Loi sur le Tribunal de la concurrence et  
la Loi sur la participation publique au capital  
d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
* Boudreau, P.C.	(or Kinsella)
(or Hays)	Perrault, P.C.
Callbeck	Roberge
Finestone, P.C.	Spivak
Furey	Taylor
Johnson	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Change in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Taylor substituted for that of the Honourable Senator Kirby (*June 6, 2000*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
* Boudreau, c.p.	(ou Kinsella)
(ou Hays)	Perrault, c.p.
Callbeck	Roberge
Finestone, c.p.	Spivak
Furey	Taylor
Johnson	

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modification de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Taylor est substitué à celui de l'honorable sénateur Kirby (*le 6 juin 2000*).



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, June 6, 2000

(22)

*[English]*

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Forrestall, Furey, Perrault, P.C., Roberge, Spivak and Taylor (9).

*In attendance:* The official reporters of the Senate and Martin Brennan, Special advisor.

**WITNESSES:**

*From the Competition Bureau:*

Raymond Pierce, Assistant Deputy Commissioner of Competition;

Richard Annan, Senior Commerce Officer;

Dave McAllister, Senior Commerce Officer.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on May 30, 2000, the committee proceeded to study Bill C-26. (*See Issue No. 14, Monday, June 5, 2000 for full text of the Order of Reference.*)

The witnesses made a presentation and answered questions.

At 10:42 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

**ATTEST:****PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mardi 6 juin 2000

(22)

*[Traduction]*

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Forrestall, Furey, Perrault, c.p., Roberge, Spivak et Taylor (9).

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat et Martin Brennan, conseiller spécial.

**TÉMOINS:**

*Du Bureau de la concurrence:*

Raymond Pierce, sous-commissaire adjoint de la concurrence;

Richard Annan, agent de commerce principal;

Dave McAllister, agent de commerce principal.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 30 mai 2000, le comité poursuit son examen du projet de loi C-26. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 14 du lundi 5 juin 2000.*)

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

À 10 h 42, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ:**

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 6, 2000

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-26, to amend the Canada Transportation Act, the Competition Act, the Competition Tribunal Act and the Air Canada Public Participation Act and to amend another act in consequence, met this day at 9:30 a.m.

**Senator Lise Bacon** (*Chair*) in the Chair.

[*English*]

**The Chair:** Honourable senators, we are continuing our study of Bill C-26. Our witnesses this morning are from the Competition Bureau.

Please proceed.

[*Translation*]

**Mr. Raymond Pierce, Assistant Deputy Commissioner of Competition:** Thank you for inviting the Competition Bureau to appear before you to discuss its views on Bill C-26, the legislation relating to the restructuring of Canada's airline sector. The Commissioner of Competition, Mr. von Finckenstein, would have liked to address you today but he is representing Canada at the OECD meetings on competition law and policy.

I would like to briefly highlight the principal amendments to the Competition Act covered by Bill C-26.

Firstly, the temporary exemption from the Competition Act for travel agents. This will allow travel agents to negotiate collectively with a dominant carrier for commissions on domestic ticket sales. In this context, we should recall that travel agents are by far the most important distribution mechanism for air travel, accounting for more than 75 per cent of ticket sales by scheduled airlines in Canada. This exemption is temporary and will only last as long as the dominant carrier has 60 per cent or more of revenue passenger kilometres of all domestic service over a preceding 12 month period. In all other respects, the Competition Act will continue to apply to travel agents.

[*English*]

Second, the bill provides for defining, by regulation, airline-specific anti-competitive acts. I am tabling before you today the most recent draft copy of the regulations which will be pre-published once the bill is enacted. A previous version of this draft was tabled before the House of Commons Standing Committee on Transportation.

The regulations outline the type of behaviour, including predatory pricing, that is likely to be challenged. The distinction between pro-competitive behaviour and abusive behaviour is often a fine line.

The regulations set out four classes of anti-competitive acts. First is predatory conduct that arises from operating at fares that do not cover the avoidable cost of providing the service. Second is

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 6 juin 2000

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui a été renvoyé le projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence, se réunit aujourd'hui à 9 h 30.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Honorables sénateurs, nous poursuivons notre étude du projet de loi C-26. Nous entendons ce matin des représentants du Bureau de la concurrence.

Allez-y.

[*Français*]

**M. Raymond Pierce, sous-commissaire adjoint de la concurrence:** Je vous remercie d'avoir invité le Bureau de la concurrence à comparaître devant vous pour faire part de ses points de vue à l'égard du projet de loi C-26, la législation reliée à la restructuration du secteur aérien au Canada. Le commissaire de la concurrence, M. von Finckenstein, aurait souhaité pouvoir vous rencontrer aujourd'hui, mais il représente le Canada aux réunions de l'OCDE sur le droit et la politique de la concurrence.

J'aimerais souligner brièvement les principales modifications à la Loi sur la concurrence comprises dans le projet de loi C-26.

Premièrement, l'exemption temporaire des agents de voyage de la Loi sur la concurrence. Ceci permettra aux agents de voyage de négocier collectivement avec un transporteur dominant des commissions sur le plan de billets pour les vols intérieurs. Dans ce contexte, nous devrions nous rappeler que les agents de voyage sont de loin le plus important mécanisme de distribution pour les voyages en avion, effectuant plus de 75 p. 100 des ventes de billet par les lignes aériennes régulières au Canada. Cette exemption est temporaire et durera seulement tant que le transport dominant détiendra 60 p. 100 ou plus des passagers-kilomètres payants de l'ensemble des services intérieurs pendant les 12 mois précédents. À tout autre égard, la Loi sur la concurrence continuera de s'appliquer aux agents de voyage.

[*Traduction*]

Deuxièmement, le projet de loi définit, par voie de règlement, les agissements anticoncurrentiels dans le domaine aérien. Aujourd'hui, je dépose devant vous une copie du plus récent projet de règlement qui fera l'objet d'une prépublication lorsque le projet de loi sera promulgué. Une version antérieure de cette ébauche a été déposée au comité permanent des transports de la Chambre des communes.

Le règlement souligne les types de comportements, y compris la pratique de prix d'éviction, qui sont susceptibles d'être contestés. Souvent, la ligne de démarcation est ténue entre un comportement proconcurrentiel et un comportement abusif.

Le règlement définit quatre catégories d'agissements anticoncurrentiels. Premièrement, la conduite d'éviction en pratiquant des tarifs qui ne couvrent pas les coûts évitables

the pre-emption of airport facilities or takeoff and landing slots. Third is any practice that can contribute to a campaign of predatory conduct, such as the use of travel agent commissions or frequent flyer awards to eliminate or discipline a competitor. Fourth is refusal to provide essential services and facilities.

The tabling and publishing of these regulations will set out the boundaries for the industry as to what is acceptable behaviour. We invite all stakeholders to send their comments to the bureau.

I would also like to comment on the changes to the provision that were adopted by the House of Commons Standing Committee on Transport. A number of carriers that appeared before that committee expressed concerns about the refusal by the dominant carrier to provide access to various services and facilities. These amendments were made to ensure that the denial of access on commercially reasonable terms to services and facilities essential to the operation of an air service would be covered by the new regulations. They are consistent with competition law principles relating to essential services and facilities found in other countries, including the United States.

[Translation]

In order for such a refusal to constitute an anticompetitive act, four conditions must be met: the service is required to provide a competitive air service; the service cannot reasonably or practically be purchased, acquired or replicated by another carrier; no valid business reason exists that makes concurrent use impractical or such use cannot be reasonably accommodated; that such services are effectively controlled by the carrier refusing access. When these four conditions are met, it is the Bureau's view that competitive harm can result from such refusal.

Thirdly, there will be a new 'cease and desist' power. These powers allow the Commissioner to take swift action to stop predatory or other anticompetitive behaviour before there is permanent damage. The airline industry is unique in Canada in that it has a carrier that is overwhelmingly dominant. Moreover, this is an industry with highly mobile assets and low variable costs. An order can only be in place for up to 80 days while we investigate, and is reviewable by the Competition Tribunal. It is worth mentioning that the Bureau has consulted with the Department of Justice to ensure that these powers are consistent with the Charter of Rights and Freedoms.

[English]

Fourth, the bill introduces new merger review procedures for airlines. It sets out a step-by-step procedure for notification by emerging airlines with the Canadian Transportation Agency, the Minister of Transport and the Competition Bureau. It places the responsibilities for final approval with the Governor in Council.

de prestation du service. Deuxièmement, la préemption d'installations aéroportuaires ou de créneaux de décollage et d'atterrissage. Troisièmement, les pratiques qui peuvent s'inscrire dans une campagne d'agissements visant à éliminer la concurrence, comme le recours aux commissions d'agents de voyages ou aux primes pour grands voyageurs dans le but d'éliminer ou de discipliner un concurrent. Quatrièmement, le refus de fournir des services et des installations essentiels.

Une fois déposé et publié, ce règlement établira les limites d'un comportement acceptable pour l'industrie. Nous invitons tous les intéressés à faire parvenir leurs commentaires au Bureau.

J'aimerais également commenter les modifications à cette disposition qui ont été adoptées par le comité permanent des transports de la Chambre des communes. Un certain nombre de transporteurs aériens qui ont comparu devant ce comité ont exprimé des préoccupations quant au refus du transporteur dominant d'accorder l'accès à divers services et installations. Ces modifications ont été adoptées par le comité afin de s'assurer que le nouveau règlement couvre le refus d'accorder l'accès, à des conditions commerciales raisonnables, à des services et installations essentiels à l'exploitation d'un service aérien. Elles sont compatibles avec les principes du droit de la concurrence existant dans d'autres pays, y compris les États-Unis.

[Français]

Pour qu'un tel refus constitue un comportement anticoncurrentiel, quatre conditions sont précisées: le service est requis pour fournir un service aérien concurrentiel; le service ne peut raisonnablement ou pratiquement être acheté, acquis ou reproduit par un autre transporteur; aucune considération d'affaires valide ne justifie que l'utilisation conjointe ne serait pas pratique ou qu'elle ne pourrait raisonnablement être accommodée; ces services sont effectivement contrôlés par le transporteur qui en refuse l'accès. En présence de ces quatre conditions, le bureau est d'avis qu'un tel refus entraînerait un dommage grave à la concurrence.

Troisièmement, il y aura un nouveau pouvoir en matière d'ordonnances d'interdiction. Ces pouvoirs permettront au commissaire de réagir rapidement afin d'arrêter un comportement d'éviction ou tout autre comportement anticoncurrentiel avant que des dommages permanents ne soient causés. L'industrie aérienne est unique au Canada du fait qu'il n'y a qu'un transporteur qui est largement dominant. De plus, c'est une industrie ayant des éléments d'actifs grandement mobiles et des coûts variables bas. Une ordonnance peut seulement être émise pour une période allant jusqu'à 80 jours pendant que nous faisons enquête et elle peut être examinée par le Tribunal de la concurrence. Il est important de mentionner que le bureau a consulté le ministère de la Justice pour s'assurer que ces pouvoirs sont compatibles avec la Charte canadienne des droits et libertés.

[Traduction]

Quatrièmement, le projet de loi introduit une nouvelle procédure d'examen pour les fusions entre transporteurs aériens. Le projet de loi indique aux sociétés aériennes voulant se fusionner une démarche étape par étape prévoyant la notification à l'Office des transports du Canada, au ministre des Transports et au



This process thus allows for both competition and public interest issues to be addressed at the same time.

In addition, the bill enshrines in the legislation all of the undertakings agreed to by Air Canada in negotiations with the Competition Bureau before Christmas. It deems the merger to have been approved under this new procedure. As a result, the undertakings will become legally binding and enforceable. Put simply, any contravention of these commitments can now result in fines and imprisonment.

Finally, the bill provides a mechanism to allow the commissioner and the Minister of Transport to share confidential information on airline mergers. This will eliminate the current restriction that pertinent information required by both the bureau and the Minister of Transport cannot be exchanged or compared. It will provide for a more efficient process. The sharing is only for the purpose of approving an airline merger.

[Translation]

However, this legislation alone does nothing to attract new competitors into the market. While the undertakings provided by Air Canada lower some of the barriers to entry — for example the freeing up of airport access — they provide no guarantees that new entrants will come forward, or that existing carriers will expand.

We take some comfort from the fact that the Minister of Transport has liberalized Canada's international charter policy, essentially along the lines of our recommendations.

While these amendments, the policy changes made by the Minister, and the closing undertakings provided by Air Canada address many of the recommendations put forward by the Bureau, the Bureau remains concerned about the state of competition in Canada's airline industry.

To illustrate these concerns, let me add some perspective. With this transaction — which has yet to be finalized — Air Canada will emerge with more than 80 per cent of domestic passengers, close to 90 per cent of domestic passenger revenues and a jet fleet exceeding 230 aircraft.

[English]

Clearly, emerging carriers and new entrants flying domestic routes will face a very formidable competitor. The bureau does not harbour any fears about the future financial health of Air Canada. In early February, the airline recorded the following financial results: a record high operating income of \$503 million and an operating margin of 7.7 per cent, the highest in 27 years. The financial outlook for Air Canada is reflected in its current share price of more than \$19, up from just \$6 last summer.

Bureau de la concurrence. Il donne au gouverneur en conseil la responsabilité de l'approbation finale. Ce processus permet ainsi de traiter en même temps les questions de concurrence et les questions d'intérêt public.

De plus, le projet de loi inscrit dans la législation tous les engagements pris par Air Canada lors des négociations avec le Bureau de la concurrence avant Noël. Il considère que le fusionnement a été approuvé en vertu de cette nouvelle procédure. Les engagements deviendront donc opposables et exécutoires. En d'autres mots, toute contravention à ces engagements peut maintenant entraîner l'imposition d'amendes et de peines d'emprisonnement.

Enfin, le projet de loi fournit un mécanisme permettant au commissaire et au ministre des Transports de se transmettre des renseignements confidentiels sur les fusionnements entre transporteurs aériens. Ceci éliminera la restriction actuelle voulant que l'information pertinente exigée par le Bureau et le ministre des Transports ne puisse pas être communiquée ou comparée. Le processus en sera plus efficace. La transmission de renseignements ne servira qu'aux fins de l'approbation d'un fusionnement de sociétés aériennes.

[Français]

Cependant, la législation ne peut à elle seule attirer de nouveaux concurrents sur le marché. Même si les engagements pris par Air Canada abaissent les barrières à l'entrée, par exemple en ouvrant l'accès aux aéroports, ils ne garantissent pas que de nouveaux arrivants apparaîtront ou que les transporteurs existants prendront de l'expansion.

Je suis content de noter que le ministre des Transports a libéralisé la politique sur les vols d'affrètement internationaux en s'inspirant sensiblement de nos recommandations.

Ces modifications, ainsi que les changements de politique apportés par le ministre et les engagements pris par Air Canada au moment du fusionnement, font certes suite à plusieurs des recommandations formulées par le bureau, mais le bureau demeure préoccupé de l'état de la concurrence dans l'industrie aérienne du Canada.

Afin d'illustrer mes préoccupations, permettez-moi d'ajouter quelques points. Après cette transaction qui doit encore être finalisée, Air Canada émergera avec plus de 80 p. 100 des passagers du réseau intérieur, près de 90 p. 100 des revenus provenant des passagers intérieurs et une flotte de plus de 230 réactés.

[Traduction]

Manifestement, les transporteurs émergents et les nouveaux arrivants sur les routes intérieures feront face à un formidable concurrent. Le Bureau n'a aucune crainte concernant la future santé financière d'Air Canada. En février dernier, la société aérienne a rapporté les résultats financiers suivants: un bénéfice d'exploitation record de 503 millions de dollars et une marge d'exploitation de 7,7 p. 100, la plus haute en 27 ans. Les perspectives financières d'Air Canada se traduisent dans le cours de son action. Celui-ci a atteint plus de 19 \$, en comparaison de 6 \$ l'été dernier.

The bureau maintains that a truly competitive environment can only be achieved by opening up our domestic market to more competition. You will recall that in the commissioner's letter of October 22 to the minister and in the commissioner's discussion with you in his previous appearance before this committee, he made three recommendations in this regard. One of them requires a regulatory change, and the other two require legislative changes: First, that the limit on foreign ownership of voting shares of Canadian air carriers be raised by regulation to 49 per cent from the current 25 per cent; second, that the Government of Canada immediately attempt to negotiate reciprocal modified sixth freedom rights with the U.S. for passenger services, which would allow U.S. carriers to market — as a single ticket — travel from one Canadian city to another via a U.S. destination; and third, that the Canada Transportation Act be amended to allow for the licensing of Canada-only carriers, and that these carriers should be free of any Canadian ownership or control restrictions. Under this system, carriers would be restricted to serving points within Canada and would not be allowed to fly to a foreign destination.

Thank you for inviting us here today. We would be pleased to take your questions at this time.

**Senator Forrestall:** I wish I had time to read, in particular, the regulations. To have had an advance look at regulations sometimes makes dealing with matters as complex as this somewhat easier.

I gather from the tone of what you are saying — and I might have misheard or misread you — that by and large you are rather pleased with the progress that has been made. The government seems to be going in the right direction. Am I overstating your position?

**Mr. Pierce:** That is a fair statement. The powers accorded under the Competition Act are very important to us. Certainly this bill is a step in the right direction. It gives the Competition Bureau valuable, new powers in terms of issuing cease and desist orders that are essential to us in investigating situations of predatory pricing. We want to be sure that we have the necessary tools to react rapidly to that kind of situation before new entrants are knocked out of the market. The cease and desist powers are absolutely essential in that regard.

In addition, the ability to specify by regulation what constitutes anti-competitive conduct under our anti-monopoly provisions is also important because it sets a code of conduct for the dominant carrier which, hopefully, we will not have to enforce through the courts of tribunal. Those are important powers to us under the act.

At the same time, we should not be complacent. Essentially, we have an unregulated monopoly here. There is no regulation of the quality of service. While very high prices and very low prices are

Le Bureau maintient qu'on ne peut avoir un environnement vraiment concurrentiel qu'en ouvrant notre marché intérieur à la concurrence. Vous vous souviendrez que dans la lettre qu'adressait le Commissaire au ministre le 22 octobre et pendant la discussion du Commissaire avec vous lors de sa précédente comparution devant le comité, il a fait trois recommandations à ce sujet, dont l'une nécessite un changement réglementaire et les deux autres, des changements législatifs: premièrement, que la limite de propriété étrangère des actions avec droit de vote des transporteurs aériens canadiens soit haussée par règlement et portée à 49 p. 100, la limite actuelle étant de 25 p. 100; deuxièmement, que le gouvernement du Canada tente immédiatement de négocier avec les États-Unis les droits réciproques de la Sixième liberté modifiée concernant les services aux passagers. Ceci permettrait aux transporteurs aériens américains de vendre sur un seul billet un voyage d'une ville canadienne à une autre ville canadienne en passant par une destination américaine; troisièmement, que la Loi sur les transports au Canada soit modifiée afin de permettre l'attribution d'une licence d'exploitation limitée au réseau canadien à des transporteurs qui ne seraient soumis à aucune restriction relative à la propriété ou au contrôle canadien. En vertu de ce système, les transporteurs pourraient uniquement desservir des destinations au Canada et ne pourraient pas voler vers des destinations étrangères.

Merci de nous avoir invités aujourd'hui. Nous répondrons maintenant à vos questions.

**Le sénateur Forrestall:** J'aurais bien aimé avoir le temps de lire le règlement plus particulièrement. Prendre préalablement connaissance du règlement simplifie parfois la discussion d'une question aussi complexe que celle-ci.

D'après ce que vous dites — je vous ai peut-être mal entendu ou mal interprété — je comprends que dans l'ensemble, vous êtes plutôt satisfait des progrès accomplis. Le gouvernement semble se diriger dans la bonne direction. Est-ce que j'exagère?

**M. Pierce:** C'est juste. Les pouvoirs accordés en vertu de la Loi sur la concurrence sont très importants pour nous. Il ne fait aucun doute que ce projet de loi est un pas dans la bonne direction. Il accorde au Bureau de la concurrence de nouveaux pouvoirs qui lui permettent de délivrer les ordonnances d'interdiction qui nous sont essentielles lorsque nous examinons des cas de pratiques de prix d'éviction. Nous voulons nous assurer d'avoir les outils nécessaires pour réagir rapidement à ce genre de situation avant que de nouveaux arrivants ne soient éliminés du marché. Les pouvoirs conférés en vertu d'une ordonnance d'interdiction sont absolument essentiels à cet égard.

Nous devons également pouvoir préciser par voie de règlement ce qui constitue un comportement anticoncurrentiel en vertu de nos propres dispositions antimonopolistiques, ce qui permet d'élaborer un code de déontologie pour le transporteur dominant que nous espérons ne pas devoir soumettre aux tribunaux. Ce sont des pouvoirs importants que la Loi nous confère.

Mais nous ne devons pas faire preuve de complaisance non plus. Essentiellement, il existe au Canada un monopole non réglementé. Il n'y a pas de réglementation concernant



subject to some scrutiny by government, by and large we have an unregulated monopoly. That is why we have said, and we have been consistent with our messages from the outset, that those other three avenues for increasing competition on the Canadian market are extremely important for increasing the level of foreign competition.

**Senator Forrestall:** You made the point that the limit on foreign ownership and voting shares should be raised by regulation to 49 per cent. That is a further legislative change, I gather.

**Mr. Pierce:** My understanding is that that could be done by regulation.

**Senator Forrestall:** It can be done by regulation, but it is not touched upon in this bill. Why do you think it was not done in this round?

**Mr. Pierce:** I do not profess to speak for the Minister of Transport. I do not think it is off his radar screen. I think the position he has taken on all those issues is a wait-and-see approach to see how the market evolves and whether domestic competitors can emerge to fill the competitive void that has been left by the disappearance of Canadian Airlines.

**Senator Forrestall:** Do you still feel strongly about the modified sixth freedom rights and that we should avail ourselves of that tool to enhance competition?

**Mr. Pierce:** Absolutely.

**Senator Forrestall:** That got quite an airing the first time out. Would you care to elaborate on that at this point? I tend to agree with you. I believe it is a useful tool. You cannot turn it off easily, but it is helpful.

**Mr. Pierce:** No. Again, it is not a panacea, but it would help provide some discipline to an overwhelmingly dominant carrier. Let me emphasize that by reminding you of the figures that I provided in my opening statement. When I said that Air Canada will hold 90 per cent of domestic passenger revenues, that likely understates their position in the business market because those figures include both leisure and business travel. Many of these smaller competitors are targeted more at the leisure market. Charters, for example, are targeted at that end of the market. Air Canada is very much overwhelmingly dominant in this market.

**Senator Forrestall:** Yesterday WestJet told us about their woes in Moncton, the massive undercutting and the additional seats. Is that skirting on anti-competitiveness if not downright running roughshod over it?

**Mr. Pierce:** There is certainly reason to be concerned. We are looking at that situation seriously under both the criminal and civil provisions of the Competition Act to determine whether or not Air Canada is abusing its market power and engaging in predatory pricing. Recently, we have gone to the stage of initiating what we

la qualité du service. Bien que les prix très élevés et les prix très bas soient assujettis au même examen de la part du gouvernement, dans l'ensemble, nous évoluons dans un monopole non réglementé. C'est pourquoi nous avons dit, et nous avons toujours transmis le même message dès le départ, que ces trois autres possibilités d'accroître la concurrence sur le marché canadien sont extrêmement importantes pour hausser le niveau de la concurrence étrangère.

**Le sénateur Forrestall:** Vous avez dit que la limite concernant la propriété étrangère et les actions avec droit de vote devrait être augmentée par voie de règlement et portée à 49 p. 100. Il faudra pour ce faire un autre changement législatif, je suppose.

**M. Pierce:** Selon moi, on pourrait procéder par voie de règlement.

**Le sénateur Forrestall:** Oui, mais il n'en est pas question dans le projet de loi que nous examinons. Pourquoi, croyez-vous?

**M. Pierce:** Je n'ai pas la prétention de parler au nom du ministre des Transports. Je ne crois pas qu'il ait éliminé cette possibilité. À mon avis, ce qu'il a décidé de faire à l'égard de toutes ces questions, c'est d'adopter une approche attentiste pour voir comment le marché évolue et si des concurrents nationaux peuvent sortir de l'ombre pour combler le vide concurrentiel laissé par la disparition des Lignes aériennes Canadien international.

**Le sénateur Forrestall:** Avez-vous toujours la même opinion au sujet des droits que confère la Sixième liberté modifiée, et croyez-vous toujours aussi fermement que nous devrions nous doter de cet outil pour accroître la concurrence?

**M. Pierce:** Absolument.

**Le sénateur Forrestall:** Cette question a fait couler beaucoup d'encre la première fois. Pourriez-vous nous donner plus de détails? J'ai plutôt tendance à être d'accord avec vous. Je crois que c'est un outil utile. On ne peut pas revenir facilement en arrière, mais il est utile.

**M. Pierce:** Non. Là encore, cet outil n'est pas une panacée, mais il permettrait peut-être de discipliner un peu un transporteur largement dominant. Permettez-moi de vous rappeler à cet égard les chiffres que j'ai donnés dans ma déclaration liminaire. Quand j'ai dit que 90 p. 100 des recettes d'Air Canada proviendront des services voyageurs au Canada, cela sous-estime probablement sa position sur le marché des affaires parce que ces données incluent à la fois les déplacements pour affaires et les déplacements pour le plaisir. Beaucoup des petits concurrents sont davantage centrés sur le marché des voyages d'agrément. C'est le cas notamment des sociétés de vols nolisés. Air Canada domine de loin ce marché.

**Le sénateur Forrestall:** Hier, les représentants de WestJet nous ont fait part de leurs difficultés à Moncton, de la réduction massive des prix et de l'ajout de sièges. N'est-on pas loin ici de mesures anticoncurrentielles, sinon d'écrasement total?

**M. Pierce:** Il y a certainement lieu de s'inquiéter. Nous examinons sérieusement cette situation tant en vertu des dispositions criminelles que civiles de la Loi sur la concurrence pour déterminer si, oui ou non, Air Canada abuse de son pouvoir commercial et recourt à des pratiques de prix d'éviction.



term a formal inquiry under the Competition Act. Yes, we are looking at it extremely seriously. We have not yet come to any final conclusions in terms of whether we think the law has been violated, but we are taking a close look at it.

**Senator Forrestall:** I have always believed that part of a good business process is the capacity to move swiftly and not to be held up by unduly lengthy decision processes. Are you relatively happy with the degree of your ability to seize yourself of this, to handle it, and to see it through the proper processes?

**Mr. Pierce:** This is a prime example. If we had the cease and desist powers, we would be seriously considering whether we could use them there.

**Senator Forrestall:** Hypothetically, what would you do if you had them today?

**Mr. Pierce:** If we had them today, we would be looking seriously at whether or not it was something we would want to use in the circumstances.

**Senator Forrestall:** I wish to return to the more broad suggestion. Generally speaking, are we tending to go in the right direction in removing the impediments to the decision-making process?

If I had my druthers, I would put you in charge of the software and let the agency handle the hardware. I think a proper decision can be worked out on that. Are you happy, and is the board happy, with your capacity to move generally or not?

**Mr. Pierce:** By nature, we must be sure that we are not creating some kind of chill on legitimate competition. It is difficult to determine, in some instances, what constitutes a predatory price or anti-competitive price and what constitutes a legitimate price. With the qualification that I made about the fact that we would be happy to have the cease and desist powers, yes, I think we have the ability to move quickly in these circumstances.

**Senator Callbeck:** I certainly agree with your concern about the state of competition in Canada's airline industry. I wish to follow up on Senator Forrestall's question with respect to the situation in Moncton. Mr. Smith, who appeared here last night, indicated that when WestJet started operating its service to Moncton, they charged from \$129 to \$339 for a one-way ticket, whereas Air Canada was charging \$605. As soon as WestJet started operating, Air Canada's price went down from \$605 to \$249, and they also increased their capacity by 67 per cent, whereas, before WestJet appeared on the scene, they had reduced it by 9 per cent. The ticket from Toronto to Halifax is still \$678. That certainly appears to me to be predatory action.

If this legislation were in effect, how would you respond to this? What would be the time frame, and so on?

**Mr. Pierce:** Perhaps I can call on my colleague, Dave McAllister, who is closer to the circumstances, to walk you through some of the proposed regulations which would deal specifically with these kinds of circumstances. We have built into

Récemment, nous avons ouvert ce que l'on appelle une enquête officielle en vertu de la Loi sur la concurrence. Oui, nous examinons la situation de façon extrêmement sérieuse. Nous ne sommes pas encore définitivement convaincus que la Loi a été violée, mais nous suivons la situation de très près.

**Le sénateur Forrestall:** J'ai toujours cru qu'une bonne pratique commerciale consiste, entre autres, à pouvoir réagir rapidement et à ne pas être entravé par des processus décisionnels qui n'en finissent plus. Êtes-vous relativement satisfait de votre propre capacité d'aborder le problème, d'y trouver une solution et d'utiliser les processus adéquats?

**M. Pierce:** C'est un bon exemple. Si nous disposions de ces pouvoirs d'interdiction, nous envisagerions sérieusement de voir si nous pouvons les utiliser dans ce cas-ci.

**Le sénateur Forrestall:** Hypothétiquement, qu'est-ce que vous feriez si vous aviez ces pouvoirs aujourd'hui?

**M. Pierce:** Si nous avions ces pouvoirs aujourd'hui, nous essaierions de voir très sérieusement si nous voudrions les utiliser dans les circonstances.

**Le sénateur Forrestall:** J'aimerais revenir à la suggestion dans son sens large. En général, est-ce qu'on est bien avisé quand on élimine les obstacles au processus décisionnel?

S'il n'en tenait qu'à moi, je vous confierais le logiciel et je laisserais le Bureau s'occuper du matériel. Je pense qu'une bonne décision peut être prise à cet égard. En général, est-ce que vous êtes satisfait, est-ce que le Bureau est satisfait de sa capacité d'agir oui ou non?

**M. Pierce:** Notre travail consiste à nous assurer de ne pas paralyser la concurrence légitime. Dans certains cas, il est difficile de déterminer ce qui constitue un prix d'éviction ou un prix anticoncurrentiel et un prix légitime. Compte tenu de ce que j'ai dit du fait que nous serions heureux d'avoir ces pouvoirs d'interdiction, je pense que nous avons la capacité d'agir rapidement en pareilles circonstances.

**Le sénateur Callbeck:** Je suis tout à fait d'accord avec vous quand vous vous dites préoccupé par l'état de la concurrence dans l'industrie aérienne au Canada. J'aimerais poursuivre sur la lancée du sénateur Forrestall quant à la situation à Moncton. M. Smith, qui a comparu devant le comité hier soir, a précisé que lorsque la WestJet est entrée en service à Moncton, elle demandait de 129 \$ à 339 \$ pour un billet aller, alors qu'Air Canada demandait 605 \$. Dès que la société WestJet est apparue dans le portrait, le prix d'Air Canada est passé de 605 \$ à 249 \$, et elle a également augmenté sa capacité de sièges de 67 p. 100 alors qu'avant que WestJet n'apparaisse sur la scène, elle avait réduit cette capacité de 9 p. 100. Le billet de Toronto à Halifax coûte toujours 678 \$. Cela me paraît certainement être une pratique de prix d'éviction.

Si le projet de loi était en vigueur, comment réagiriez-vous à cela? Combien de temps vous faudrait-il pour réagir, et cetera?

**M. Pierce:** Peut-être pourrais-je demander à mon collègue, Dave McAllister, qui connaît mieux la situation, de vous parler de certains projets de règlements qui porteraient spécifiquement sur ce genre de situation. Nous avons intégré à ces lois

these anti-competitive acts, acts which prevent predation. We are trying to develop a specific code of conduct to prevent this kind of thing from happening in the first place.

**Mr. Dave McAllister, Senior Commerce Officer, Competition Bureau:** First, I will avoid talking about the particulars of the WestJet Moncton situation. As Mr. Pierce has said, that is a matter before the bureau now, and under our very strict confidentiality constraints with respect to ongoing investigations, I need to be fastidious about that. However, I will respond in a generic way as to how the bureau would proceed with respect to an inquiry, what we have now, and how the new powers would come into play once we get them.

Obviously, most investigations in the bureau proceed by way of a complaint or by the commissioner becoming aware of a situation through the press or some third party. We receive a complaint with some facts that appear to raise an issue under the act, and we initiate what we call a preliminary examination. We gather whatever publicly available facts there are, interview complainants and other market participants, and then make an assessment of that and decide whether this preliminary inquiry provides a sufficient basis to believe there is ground to go to the Competition Tribunal for an order and to warrant a formal inquiry.

If we conclude that there are grounds for a formal inquiry, the commissioner initiates a formal inquiry under the act, which involves a couple of things. First, he is then in a position to exercise the so-called formal powers under the act of search and seizure, to compel witnesses, and to subpoena documents.

Once a formal inquiry is initiated by the commissioner, it can either result in an application to the tribunal or a criminal charge, or if there is no basis for it, the inquiry must be discontinued with a report to the minister and a report in our annual report.

Generically, that is how inquiries proceed. Unfortunately, they are somewhat labour intensive and time consuming, but that is the process and the steps along the way.

We now have the existing criminal provisions relating to predatory pricing, and the abuse-of-dominance provisions of the act. The new powers will codify what will constitute anti-competitive practices within the airline industry. This would be helpful in terms of predation. Three of the proposed regulations deal specifically with predatory activity — lowering prices, adding capacity, or using potentially a second carrier, as a strategic way to lessen competition. We do not have those regulations now. They are not there yet to guide the Competition Tribunal if they were to hear a case. However, there is nothing to prevent us from bringing a case under the existing provisions.

anticoncurrentielles des dispositions visant à empêcher les prix d'éviction. Nous travaillons actuellement à l'élaboration d'un code spécifique de déontologie pour que ce genre de chose ne se produise tout simplement pas.

**M. Dave McAllister, agent de commerce principal, Bureau de la concurrence:** D'abord, je ne parlerai pas des détails de la situation de WestJet à Moncton. Comme l'a dit M. Pierce, le Bureau a été saisi de la question, et je me dois de respecter scrupuleusement nos restrictions très rigoureuses concernant la confidentialité des enquêtes en cours. Mais, je vais vous répondre de façon générale et vous dire comment le Bureau procéderait dans une enquête, ce que nous avons fait jusqu'à maintenant, et comment les nouveaux pouvoirs y seront exercés quand nous les aurons.

Manifestement, la plupart des enquêtes qu'entreprend le Bureau sont ouvertes à la suite d'une plainte, ou lorsque le Commissaire est informé d'une situation par la presse ou une tierce partie. Nous recevons une plainte accompagnée de certains éléments d'information qui semblent soulever un problème en vertu de la Loi, et nous faisons un examen préliminaire. Nous recueillons tous les faits, nous interrogeons les plaignants et d'autres intervenants du marché et nous procédons alors à une évaluation de l'information. Ensuite, nous décidons si cette enquête préliminaire justifie que nous soumettions le problème au Tribunal de la concurrence, qui rendra une ordonnance visant la tenue d'une enquête officielle.

Si nous en venons à la conclusion qu'il y a des motifs de tenir une enquête officielle, le Commissaire entreprend cette enquête en vertu de la Loi, en suivant les étapes. Premièrement, il est alors en mesure d'exercer les pouvoirs officiels de fouille et de saisie prévus par la Loi, d'obliger des personnes à comparaître et à lui remettre des documents.

Quand le Commissaire a ouvert l'enquête officielle, elle peut se solder par une requête au Tribunal ou par des accusations au criminel. Si l'enquête n'est pas fondée, elle doit être interrompue, et on fait alors rapport au ministre, rapport que l'on inclut également dans notre rapport annuel.

C'est la procédure normale. Malheureusement, ces enquêtes demandent beaucoup de personnel et de temps, mais c'est ainsi que les choses se passent et ce sont les étapes qu'il faut suivre.

Nous pouvons maintenant utiliser les dispositions criminelles concernant les prix d'éviction, et les dispositions relatives aux abus d'un transporteur dominant prévues par la Loi. Les nouveaux pouvoirs codifieront les pratiques anticoncurrentielles au sein de l'industrie aérienne, ce qui nous permettra d'évaluer les prix d'éviction. Trois des règlements proposés portent spécifiquement sur les pratiques de prix d'éviction — c'est-à-dire l'abaissement des prix, l'ajout de sièges, ou l'utilisation potentielle d'un deuxième transporteur comme moyen stratégique de réduire la concurrence. Nous n'avons pas encore ces dispositions réglementaires. Le Tribunal de la concurrence ne peut les invoquer lorsqu'il doit entendre une cause. Cependant, rien ne nous empêche de soumettre une cause en vertu des dispositions actuelles.



We do not have the cease and desist powers which would give us a bridge between the time of initiating an inquiry and making an application to the tribunal. That would be helpful. Once we do make application to the tribunal, we can then get a temporary order from the tribunal itself. The new law will provide a bridge for us from the time of an investigation being commenced to the filing of an application or some other disposition, and an opportunity to check the conduct in question before there is irreparable harm.

Beyond that, I do not think I can say much more. I would be happy to answer any other questions you have.

**Senator Callbeck:** What, roughly, is the time-frame before you can have one of these cease and desist orders?

**Mr. McAllister:** Each case would be different. It would depend upon the quality of the information. I have seen cases go from complaint to inquiry in a matter of a couple of weeks. In some cases, they may take months. Airline competition is the number one priority in the bureau right now, so we are looking at airline cases very quickly. There is no fixed rule that says you have a 30-day limit to start a formal inquiry. It depends on the quality of the information, and how that fits within the act. Once an inquiry has started, then we typically retain experts and involve legal counsel from the Department of Justice, and proceed with an intensive look at the facts.

**Senator Callbeck:** Are you hiring a lot more people to deal with this?

**Mr. McAllister:** In a typical case, we would use our own staff and supplement that, if necessary, with industry experts or expert economists. We would, of course, retain legal counsel as part of our team approach in developing a case.

I will let Mr. Pierce answer the rest of that.

**Mr. Pierce:** No, we are not in the process of hiring more people. The bureau always welcomes more available resources. If we find that we need those resources as a result of the volume of work, we will approach Treasury Board for them, but there are no plans to do so at this point.

I wish to add to the point that Mr. McAllister made on cease and desist orders. A threshold has to be met. The commissioner must be on formal inquiry. That is to say, he must have formed the belief that there are reasonable grounds to believe that an order could be made by the Competition Tribunal or that a criminal offence has been committed by the parties. That is an important threshold. Currently we have no means of assuring that a new entrant into the market that is trying to take on a dominant carrier will not be knocked out before we have a chance to reach our conclusions, to determine whether or not there has been monopoly conduct. That is an important bridge for us. There is no sense taking this case through to conclusion, taking it to the tribunal or to the courts, if there is no longer that entrant in the market and they are not interested in coming back.

Nous n'avons pas ces pouvoirs d'interdiction qui nous permettraient de faire la transition entre le moment où on entreprendrait une enquête et le moment où l'on présenterait une requête au Tribunal. Ces pouvoirs combleraient cette lacune. Dès qu'on fait effectivement une requête au Tribunal, on peut obtenir une ordonnance temporaire du Tribunal lui-même. La nouvelle loi nous permettra de faire la transition entre le moment où l'enquête est entreprise et le dépôt de la requête ou d'une autre disposition, et de vérifier le comportement en question avant que des torts irréparables ne soient causés.

Je ne crois pas que j'aie autre chose à ajouter. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

**Le sénateur Callbeck:** En gros, combien de temps faut-il compter avant de pouvoir obtenir ces ordonnances d'interdiction?

**M. McAllister:** Chaque cas est différent. Cela dépend de la valeur de l'information. J'ai vu des cas où l'on est passé de la plainte à l'enquête en quelques semaines. Dans d'autres cas, cela peut prendre des mois. La concurrence dans l'industrie aérienne est la priorité absolue du Bureau actuellement, donc nous examinons très rapidement toute cause concernant une société aérienne. Il n'y a pas de règle fixe disant qu'on a une limite de 30 jours pour entreprendre une enquête officielle. Cela dépend de la qualité de l'information et de la façon dont le tout s'intègre à la Loi. Dès que l'enquête est ouverte, on retient alors en général les services d'experts et de conseillers juridiques du ministère de la Justice et nous examinons soigneusement les faits.

**Le sénateur Callbeck:** Est-ce que vous engagez beaucoup d'autres personnes pour faire le travail dans ce cas?

**M. McAllister:** Dans une cause typique, nous utilisons les services de notre propre personnel auquel nous ajoutons, si nécessaire, des experts de l'industrie ou des économistes spécialisés. Bien sûr, des conseillers juridiques font partie de notre équipe lorsque nous poursuivons l'enquête.

Je vais laisser M. Pierce répondre aux autres questions.

**M. Pierce:** Non, nous n'engageons pas actuellement de personnel supplémentaire. Le Bureau accueillerait volontiers plus de ressources. Si la charge de travail exige des ressources additionnelles, nous demanderons l'approbation au Conseil du Trésor, mais rien n'est prévu à cet égard pour l'instant.

J'aimerais ajouter des éléments d'information au point qu'a soulevé M. McAllister concernant les ordonnances d'interdiction. Il faut respecter un certain seuil. Le Commissaire doit avoir amorcé la procédure d'enquête officielle. C'est-à-dire qu'il doit être convaincu qu'il y a des motifs raisonnables de croire que le Tribunal de la concurrence pourrait prendre une ordonnance, ou que les parties ont commis une infraction criminelle. C'est là un seuil important. Actuellement, nous n'avons aucun moyen de nous assurer qu'un nouveau venu sur le marché, qui essaie de faire concurrence à un transporteur dominant, ne sera pas éliminé avant que nous ayons eu l'occasion de tirer nos conclusions, de déterminer s'il y a eu ou non comportement monopolistique. Les pouvoirs d'interdiction sont un élément de transition important pour nous. Ce n'est pas la peine d'amener l'enquête jusqu'à sa conclusion, de la soumettre au Tribunal de la concurrence ou aux



**Senator Roberge:** From a quick scan of the regulations, I think they are quite impressive. I must admit there seems to be a lot of meat on the bone.

I have a question about the travel agency incentive. Are you aware of the letter of May 18, 2000 from Air Canada to the Canadian travel agency business?

**Mr. Pierce:** No, we are not.

**Senator Roberge:** Basically, it says that domestic payments as an incentive would only be made should the travel agency meet the USA and world international performance criteria. In your view, would that be a predatory situation?

**Mr. Pierce:** We are generally aware of those circumstances. I cannot speak to the specific letter, but representations have been made to the bureau suggesting that Air Canada's current commission override scheme is anti-competitive. We are looking at it, but we have not arrived at any conclusions as of yet.

**The Chair:** Senator Taylor, are you replacing another senator?

**Senator Taylor:** I am representing Senator Kirby.

On page 8, you say that Canada-only companies should be free of ownership and control restrictions. I am a little puzzled. Why would someone who flies outside the country face Canadian ownership restrictions, while someone who flies within the country would not?

**Mr. Pierce:** This is an industry which requires a great deal of capital. It is important to access offshore pools of capital.

We have structured the recommendation to create a level playing field. Accessing foreign pools of capital can create a level playing field in Canada. The new class of carrier, the Canada-only carrier, would be staffed with Canadians, would use Canadian fuel and food, and would pay Canadian taxes. There would be an equal playing field with the other domestic carriers.

**Senator Taylor:** Is there no concern that they would turn out to be a delivery apparatus for other airlines coming to our borders? Would they become feeder companies for the American airlines or the parent companies?

**Mr. Pierce:** They would be on the same field as all other domestic airlines in the country. If they wanted to interline, they could do so with their own airline. For example, Delta Canada could interline with Delta U.S., but they would have to do it at their own hub and change planes, et cetera.

tribunaux, si le nouveau venu n'est plus sur le marché et qu'il ne souhaite pas y revenir.

**Le sénateur Roberge:** J'ai examiné rapidement le règlement et je le trouve assez impressionnant. Je dois avouer qu'il me semble assez consistant.

J'aimerais poser une question au sujet de la mesure incitative pour les agences de voyages. Êtes-vous au courant de la lettre envoyée par Air Canada le 18 mai 2000 aux agences de voyages canadiennes?

**M. Pierce:** Non.

**Le sénateur Roberge:** Essentiellement, on dit que les paiements incitatifs pour les vols intérieurs ne seront offerts qu'aux agences de voyages qui satisferont aux critères de rendement des États-Unis et aux critères de rendement à l'échelle internationale. À votre avis, s'agirait-il là d'une pratique de prix d'éviction?

**M. Pierce:** Nous sommes en général au courant de ce genre de cas. Je ne peux pas vous parler de cette lettre précise, mais certains nous ont fait part de leurs doléances indiquant que les pratiques actuelles d'Air Canada concernant les commissions sont anticoncurrentielles. Nous examinons le cas, mais nous n'en sommes pas encore venus à quelque conclusion que ce soit.

**La présidente:** Sénateur Taylor, est-ce que vous remplacez quelqu'un d'autre?

**Le sénateur Taylor:** Je représente le sénateur Kirby.

À la page 8, vous dites que les seules sociétés canadiennes ne devraient être soumises à aucune restriction relative à la propriété ou au contrôle canadien. Je suis un peu intrigué. Pourquoi une société qui offre des vols à l'extérieur du pays doit être assujettie aux restrictions concernant la propriété canadienne alors qu'une autre société qui offre des vols au pays n'est pas soumise aux mêmes règles?

**M. Pierce:** L'industrie aérienne a besoin de beaucoup de capitaux. Il est important d'accéder aux capitaux étrangers.

Nous avons rédigé la recommandation de façon à établir les mêmes règles du jeu pour tous. Le fait d'accéder aux capitaux étrangers peut créer des règles du jeu qui sont les mêmes pour tous au Canada. La nouvelle catégorie de transporteurs, c'est-à-dire le transporteur uniquement canadien, engagerait du personnel canadien, utiliserait du carburant et des aliments canadiens et paierait des taxes au Canada. Les règles du jeu seraient les mêmes pour lui que pour les autres transporteurs canadiens.

**Le sénateur Taylor:** Ne croyez-vous pas que ces transporteurs ne seraient qu'un moyen de permettre à d'autres sociétés aériennes de franchir nos frontières? Ne deviendraient-ils pas des sociétés liées aux sociétés américaines ou aux sociétés mères?

**M. Pierce:** Ils seraient assujettis aux mêmes règles que les autres transporteurs canadiens au pays. S'ils voulaient effectuer des vols pour un autre transporteur, ils pourraient le faire avec leur propre société aérienne. Par exemple, Delta Canada pourrait offrir des vols en collaboration avec Delta États-Unis, mais elle devrait le faire à son propre aéroport pivot et changer d'avions, et cetera.

**Senator Taylor:** Delta comes to Edmonton now.

**Mr. Pierce:** Delta comes to Toronto, too.

**Senator Taylor:** Delta could own a feeder line in Canada then?

**Mr. Pierce:** Exactly.

**Senator Taylor:** Does that help competition?

**Mr. Pierce:** By doing it that way, those Canada-only carriers would stay on side with our international obligations in the air bilaterals with other countries.

**Senator Taylor:** That sounds like a good idea.

My next question deals with cabotage. One way of keeping Air Canada honest — if you will pardon the expression — is to practise a little cabotage between the major centres like Toronto, Vancouver, Calgary, Ottawa, Montreal. We could let anyone from Alitalia to British Air pick up and deliver. It would be just a little touch, just enough so that the fares for Air Canada do not get unreasonably high. Have you thought of that as a competitive discipline?

**Mr. Pierce:** No. The bureau has not opined on cabotage per se. In our letter of October 22 last year to the Minister of Transport, cabotage was specifically taken off the table because the minister's position was that there would be no policy change there.

**Senator Taylor:** It might help you to carry out your duties in talking to Air Canada if you mention that there is at least one senator who favours cabotage. Let them know that there is one spook in the closet who is not dead yet.

**Senator Forrestall:** They know there are others around, like me.

**Senator Taylor:** Senator Callbeck's question about Moncton intrigued me. A small airline could be short of capital, especially if it is not Delta-owned. Air Canada could hack their ticket prices between two delivery points. If it takes 60 or 90 days before you find out whether they have sinned, then the victim could well be down the drain.

Could we have a fining mechanism for predatory pricing so that when you make such a finding, the offending airline must pay to the other airline any losses suffered?

**Mr. Pierce:** There are two issues here. If we have cease and desist powers, and those powers are recommended in this legislation, we would have the ability to quickly impose the status quo before the new entrant arrived in the market.

In terms of damages, that is the purview of the courts. If a criminal offence is made, then the aggrieved party can sue for and recover damages under the Competition Act.

**Le sénateur Taylor:** Delta vient à Edmonton maintenant.

**M. Pierce:** À Toronto aussi.

**Le sénateur Taylor:** Delta pourrait donc être propriétaire d'une société liée au Canada?

**M. Pierce:** C'est exact.

**Le sénateur Taylor:** Est-ce que cela favorise la concurrence?

**M. Pierce:** En procédant ainsi, ces transporteurs uniquement canadiens respecteraient les obligations internationales du Canada, prévues dans les ententes aériennes bilatérales avec d'autres pays.

**Le sénateur Taylor:** Cela me paraît une bonne idée.

Ma question suivante concerne le cabotage. Un des moyens de forcer Air Canada à être honnête — pardonnez-moi l'expression — serait de faire un peu de cabotage entre les grands centres comme Toronto, Vancouver, Calgary, Ottawa et Montréal. On pourrait laisser des sociétés comme Alitalia ou British Airways prendre et déposer des passagers. Il s'agirait simplement d'un petit saut, juste assez pour que les tarifs d'Air Canada ne deviennent pas déraisonnablement élevés. Est-ce que vous avez envisagé une telle mesure de discipline concurrentielle?

**M. Pierce:** Non. Le Bureau n'a pas exprimé d'opinion sur le cabotage en tant que tel. Dans la lettre que nous adressons le 22 octobre dernier au ministre des Transports, le cabotage a été spécifiquement exclu parce que le ministre estimait que la politique à cet égard ne serait pas modifiée.

**Le sénateur Taylor:** Cela pourrait peut-être vous aider à faire votre travail et à parler avec Air Canada si vous mentionnez aux autorités qu'il y a au moins un sénateur qui est en faveur du cabotage. Dites-leur qu'il y a un fantôme dans le placard qui n'est pas encore mort.

**Le sénateur Forrestall:** Air Canada sait qu'il y en a d'autres, comme moi.

**Le sénateur Taylor:** La question du sénateur Callbeck au sujet de Moncton m'a intrigué. Une petite société aérienne pourrait manquer de capitaux, surtout si elle n'appartient pas à Delta. Air Canada pourrait couper ses prix entre deux points de débarquement. Si vous devez mettre 60 ou 90 jours avant de trouver si elle a péché, la victime pourrait bien alors avoir disparu.

Pourrions-nous avoir un mécanisme d'établissement de pénalités pour les pratiques de prix d'éviction, si bien que lorsque vous constatez qu'une société est coupable d'une telle pratique, la ligne aérienne fautive doit rembourser à l'autre société aérienne toutes les pertes qu'elle a subies?

**M. Pierce:** Il y a deux problèmes. Si nous disposons des pouvoirs d'interdiction, pouvoirs qui sont recommandés dans le projet de loi, nous aurons alors la possibilité d'imposer rapidement le statu quo avant que le nouvel arrivant ne se pointe sur le marché.

En ce qui concerne les dommages-intérêts, c'est aux tribunaux de décider. Si une infraction criminelle est commise, alors la partie lésée peut intenter des poursuites et recouvrer les dommages en vertu de la Loi sur la concurrence.



**Senator Taylor:** Would your finding then constitute evidence in a criminal case? I am not a lawyer.

**Mr. Pierce:** It is not necessarily so. If a conviction is registered, the evidence introduced in the course of pursuing that conviction can then be used by the party claiming the damages.

We do not want to go through the criminal law system unless it is extremely egregious. We want a quick remedy to stop the practice. We need to get in quickly so the bureau can issue a stop order to protect the new entrant in the market. Recovering damages after you have been knocked out is a second-best solution.

**Senator Taylor:** Going back to Senator Callbeck's question, how long does it take? If a complaint is received that, say, Air Canada has dropped fares by two-thirds on a certain route, how long does it take before you can act?

**Mr. Pierce:** As Mr. McAllister said, it depends on the circumstances and the quality of evidence. Once we get to the stage of a formal inquiry, we would be in a position to use those cease and desist powers. That gives us sufficient time to carry out our investigation and then to apply for a remedial order from the Competition Tribunal. Once we are in the tribunal, those cease and desist powers are essentially extended because the Competition Bureau can issue an interim order to maintain the status quo.

**Senator Taylor:** Give me a general window of opportunity. Are we looking at six months, a year, or 30 days to obtain a cease and desist order? The quality of information should be fairly simple. You just make inquiries about the price of the fares. Do you require an affidavit in triplicate or something?

**Mr. McAllister:** I am not sure I can add too much more to what I have said. It will depend on the specific case and the particular facts of the matter.

**Senator Taylor:** What about Moncton?

**Mr. McAllister:** I cannot talk about Moncton and there are proper reasons for that. I have to stay away from talking about a specific place.

**Senator Taylor:** You have to stay away from Moncton?

**Mr. McAllister:** As Mr. Pierce said, that issue is now before the bureau and is part of an investigation. There are confidentiality provisions within the act relating to the conduct of inquiries. We really should not be talking about the specifics of a situation.

WestJet can say what they like, but we are subject to the specifics of the act which say that all inquiries must be conducted in private. We are not in a position to discuss the specifics of the matter. We go into it with an open mind and get all the facts. We determine the facts and then we determine the appropriate course of action.

In terms of time, we could be on an inquiry in two weeks or a month. By the same token, in certain situations — and I am not in any way suggesting this is about WestJet — a competitor may complain about Air Canada's low prices. Competitors usually do not like low prices. We must look at the complaint closely and

**Le sénateur Taylor:** Est-ce que votre conclusion constituerait alors une preuve dans une cause criminelle? Je ne suis pas avocat.

**M. Pierce:** Pas nécessairement. S'il y a condamnation, la preuve présentée au cours du procès peut alors être utilisée par la partie qui réclame les dommages-intérêts.

Nous ne voulons pas nous en remettre au droit criminel à moins que la faute soit flagrante. Nous voulons un remède rapide pour mettre un terme à la pratique. Nous devons intervenir rapidement afin que le Bureau puisse délivrer une ordonnance d'interdiction pour protéger le nouvel arrivant sur le marché. Recouvrer les dommages-intérêts après avoir été éliminé est la deuxième solution qui s'offre à nous.

**Le sénateur Taylor:** Pour revenir à la question du sénateur Callbeck, combien de temps cela prend-il? Si vous recevez une plainte, disons qu'Air Canada a baissé ses tarifs des deux tiers sur un trajet, combien cela vous prend-il de temps pour réagir?

**M. Pierce:** Comme l'a dit M. McAllister, cela dépend des circonstances et de la qualité de la preuve. À l'étape de l'enquête officielle, nous serions en mesure d'utiliser ces pouvoirs d'interdiction. Cela nous donne suffisamment de temps pour effectuer notre enquête et pour demander ensuite une ordonnance rémédialrice au Tribunal de la concurrence. Au moment où la cause est soumise au Tribunal, ces pouvoirs d'interdiction s'appliquent parce que le Bureau de la concurrence peut délivrer une ordonnance provisoire afin de préserver le statu quo.

**Le sénateur Taylor:** Donnez-moi un aperçu général. Doit-on compter six mois, un an ou 30 jours pour obtenir une ordonnance d'interdiction? La qualité de l'information devrait être assez simple à vérifier. Vous faites des enquêtes sur le prix des billets. Avez-vous besoin d'un affidavit en trois exemplaires ou quelque chose du genre?

**M. McAllister:** Je ne suis pas certain de pouvoir ajouter autre chose à ce que j'ai dit. Cela dépend du cas en particulier et des faits pertinents.

**Le sénateur Taylor:** Mais que dire de Moncton?

**M. McAllister:** Je ne peux parler de la situation de Moncton et j'ai de bonnes raisons de ne pas le faire. Je dois éviter de parler d'un endroit en particulier.

**Le sénateur Taylor:** Vous ne devez pas parler de Moncton?

**M. McAllister:** Comme l'a dit M. Pierce, le Bureau est actuellement saisi de la question qui fait l'objet d'une enquête. La Loi renferme des dispositions sur la confidentialité des enquêtes. Vraiment, nous ne devons pas parler des détails d'une situation.

La société WestJet peut dire ce qu'elle veut, mais nous devons respecter la Loi qui précise que toutes les enquêtes doivent être menées de façon confidentielle. Nous ne sommes pas en mesure d'en discuter les détails. Nous avons entrepris le travail avec ouverture d'esprit et nous voulons obtenir tous les faits. Nous établissons les faits, après, nous prenons la mesure qui s'impose.

En ce qui concerne le temps, nous pouvons ouvrir une enquête dans des délais de deux semaines ou un mois. Du même souffle, dans certains cas — et je ne dis pas du tout ici qu'il s'agit de WestJet — un concurrent peut se plaindre du fait que les prix d'Air Canada sont bas. Les concurrents n'aiment généralement



impartially. We need to determine whether the low prices are subject to legitimate competition or whether they appear to be part of a predatory strategy.

We do not want to be ordering an airline to raise its prices unnecessarily. We must proceed carefully. We require some analysis, some detailed information and we must reach some judgement. Certainly we could be on inquiry in a couple of weeks or in a month, at which point the cease and desist powers could kick in.

**Senator Taylor:** I was wondering who moves faster, the banks or you. It sounds like you move faster.

I am worried about competition. I do a great deal of business in the North, and Senator Adams will probably have more to say on this, where the only competition is a boat. There may be only one airline flying into a certain town.

**Senator Adams:** Such as Rankin?

**Senator Taylor:** Yes. The price is high. It is expensive to even just cover the costs. After all, Canada was built on subsidies to transportation from east to west. Now that we have north to south, is there any thought of doing that, or is it completely out of your mandate to suggest a subsidy to whoever supplies Rankin or, say, Coppermine?

**Mr. Pierce:** That is not our mandate. Our mandate is strictly competition.

**Senator Taylor:** This is competition between an airline and a boat that comes in once a year. You do not look at it that way. You just look at competition between airlines.

**Mr. Pierce:** That is primarily the way we look at it. The best guarantee of the lowest price is to have a truly competitive market and to take away and lower the barriers to entry into those markets.

**Senator Taylor:** I am saying that no matter how wide open you make it, the cost is prohibitive. You do not look at yourself as an instrument like the old railroad which subsidized wheat and so on.

**Mr. Pierce:** That is not in our mandate.

**Senator Taylor:** I was just trying to give you a chance to seize a little more power.

**Senator Adams:** I wish to begin with the travel agencies and how they are set up. For example, say an airline wants to increase its fares. They tell the travel agent, "We will give you a percentage if you give us more passengers." Do travel agents work that way? Sometimes, for example, if I want to travel with my family or by myself, I can negotiate with them. Do the airlines have a monopoly with travel agents? Some agents might advise that you search out airlines that have cheaper fares. Do the airlines tell the travel agents, "You cannot work with other companies, only with us"?

pas les bas prix. Nous devons examiner la plainte de façon attentive et impartiale. Nous devons déterminer si les faibles prix représentent une concurrence légitime ou s'il y a une pratique apparente de prix d'éviction.

Nous ne voulons pas ordonner sans raison à une société aérienne d'augmenter ses prix. Nous devons agir avec prudence. Il nous faut faire une certaine analyse, il faut obtenir des renseignements détaillés, après quoi nous devons rendre notre décision. Bien sûr, nous pouvons ouvrir une enquête en quelques semaines ou en un mois, et c'est à ce moment-là que les pouvoirs d'interdiction pourraient être invoqués.

**Le sénateur Taylor:** Je me demandais qui allait le plus vite, les banques ou vous. Il semble que ce soit vous.

Je suis inquiet au sujet de la concurrence. Je fais beaucoup d'affaires dans le Nord, où la seule concurrence, c'est le bateau, et le sénateur Adams aura probablement plus de choses que moi à dire à ce sujet. Une certaine ville n'est desservie que par une seule société aérienne.

**Le sénateur Adams:** Comme Rankin?

**Le sénateur Taylor:** C'est exact. Le prix des billets est élevé. Cela coûte cher, ne serait-ce que pour couvrir les coûts. Après tout, le Canada a été bâti grâce aux subventions accordées au transport d'est en ouest. Maintenant que nous avons des activités nord-sud, n'a-t-il pas été question d'accorder de telles subventions, ou si proposer une subvention à la société aérienne qui approvisionne Rankin ou, disons, Coppermine, ne s'inscrit pas dans votre mandat?

**M. Pierce:** Ce n'est pas dans notre mandat. Notre mandat porte strictement sur la concurrence.

**Le sénateur Taylor:** Il s'agit d'une concurrence entre une société aérienne et un navire qui vient une fois par année. Vous ne regardez pas les choses de cette façon. Vous examinez simplement la concurrence entre les sociétés aériennes.

**M. Pierce:** C'est essentiellement de cette façon que nous procédons. La meilleure garantie d'obtenir le prix le plus bas est d'avoir un marché véritablement concurrentiel et d'enlever ou d'abaisser les obstacles à l'accès à ces marchés.

**Le sénateur Taylor:** Moi je vous dis que peu importe l'ouverture aux marchés, le coût est prohibitif. Vous ne vous considérez pas comme les anciennes sociétés ferroviaires qui subventionnaient le transport du blé et ainsi de suite.

**M. Pierce:** Ce n'est pas notre mandat.

**Le sénateur Taylor:** J'essayais simplement de vous donner la chance d'obtenir un peu plus de pouvoirs.

**Le sénateur Adams:** J'aimerais commencer par les agences de voyages et aborder la façon dont elles sont constituées. Par exemple, disons qu'une société aérienne veut augmenter ses tarifs. Elle dit à l'agent de voyages: «Nous allons vous donner un pourcentage si vous nous amenez plus de passagers.» Est-ce que les agents de voyages travaillent de cette façon? Parfois, par exemple, si je veux voyager avec ma famille ou tout seul, je peux négocier avec eux. Est-ce que les sociétés aériennes ont un monopole avec les agents de voyages? Certains agents vous conseillent parfois de voir si d'autres lignes aériennes ont des

**Mr. Richard Annan, Senior Commerce Office, Competition Bureau:** The travel agent industry is essentially a two-type commission structure. One is based on a percentage of sales or base commission, which has been rapidly declining over recent times. The second is the commission override, which is a bonus that is paid over and above the base commission, depending on a number of factors. One of the factors which was common in the industry was based on market share. Actually, in the undertakings we would be negotiating with Air Canada, we removed the possibility, domestically, to base a commission structure solely on market share. A carrier would have, for example, 80 per cent of the market and say, "If you book 80 per cent of your bookings on our carrier, we will give you the extra bonus. If it is 75 per cent, you will not get it." That could be a powerful disincentive for travel agencies to book new entrants into this environment. As part of the undertakings enforceable under this bill, that will not be allowed domestically.

**Senator Adams:** It still costs you about \$80 to cancel a scheduled flight. Does that go to the agent or to Air Canada? That seat is supposed to be there, and I did not show up but instead cancelled my flight. Right now they are charging an \$80 cancellation fee.

**Mr. Annan:** Various terms and conditions apply. For example, if you are on a restricted ticket and want to change that ticket, you will pay a change fee. I am not sure how those proceeds are distributed, but there are certainly terms and conditions that the various airlines impose on tickets, depending on whether or not it is a restricted or non-restricted ticket.

**Senator Adams:** Yesterday, WestJet told us that the cost to fly from Toronto to Moncton was only about \$200. From Ottawa to Moncton was \$500. I asked the witness, but he did not answer me, if that was because of the number of passengers on that aircraft. They may have more passengers going from Toronto to Moncton, so it is cheaper. The distance from Ottawa is about 300 miles shorter. I do not know how the system works because of the set up with the competition with the airlines.

**Mr. Annan:** The way fares are determined is always a mixture of supply and demand and cost factors. As you mention, high travelling density between two points can certainly lower costs. However, there are also demand factors. Competition does have an impact. When you are the only game in town, you can charge more, no doubt about that, regardless of your clients.

**Senator Adams:** Air Canada has 230 aircraft. Does that include those it acquired since merging with Canadian Airlines? Is it the same now, or are there more? How many aircraft did Canadian Airlines have before?

tarifs moins coûteux. Est-ce que les sociétés aériennes disent aux agents de voyages: «Vous ne pouvez pas travailler avec d'autres compagnies, seulement avec nous»?

**M. Richard Annan, agent de commerce principal, Bureau de la concurrence:** Le secteur des agences de voyages comporte essentiellement une structure de commissions à deux volets. Le premier est basé sur un pourcentage des ventes, ou ce que l'on appelle la commission de base, qui a beaucoup diminué ces derniers temps. Le deuxième est la commission indirecte, qui est une prime payée en sus de la commission de base selon divers facteurs. L'un des facteurs communs dans l'industrie était basé sur la part du marché. En réalité, dans les ententes à négocier avec Air Canada, nous avons supprimé la possibilité, au Canada, de baser la structure de commission uniquement sur la part du marché. Par exemple, un transporteur détiendrait 80 p. 100 du marché et dirait: «Si vous faites 80 p. 100 de vos réservations chez nous, nous vous donnerons la prime supplémentaire. Si c'est 75 p. 100, vous ne l'aurez pas.» Ce qui pourrait s'avérer une mesure suffisamment incitative pour que les agences de voyages n'achètent pas de sièges chez les nouveaux arrivants. Dans le cadre des ententes applicables en vertu du projet de loi à l'étude, une telle pratique ne sera pas autorisée au Canada.

**Le sénateur Adams:** Il en coûte toujours environ 80 \$ pour annuler un vol régulier. Est-ce que cet argent va à l'agent ou à Air Canada? Le siège est censé avoir été réservé, mais je ne me pointe pas, j'ai annulé mon vol. Actuellement, on nous demande des frais d'annulation de 80 \$.

**M. Annan:** Diverses conditions s'appliquent. Par exemple, si vous avez acheté un billet comportant des restrictions et que vous voulez le changer, vous allez payer des frais. Je ne sais pas exactement comment l'argent est réparti, mais il y a certainement des conditions que les sociétés aériennes imposent à la vente de billets, selon qu'il s'agit d'un billet avec restrictions ou non.

**Le sénateur Adams:** Hier, les représentants de WestJet nous ont dit qu'il en coûtait seulement environ 200 \$ pour un billet d'avion de Toronto à Moncton. D'Ottawa à Moncton, 500 \$. J'ai demandé au témoin, qui ne m'a pas répondu, si c'était à cause du nombre de passagers dans l'avion. Il y a peut-être plus de passagers qui vont de Toronto à Moncton, donc c'est moins cher. En provenance d'Ottawa, c'est à peu près 300 milles de moins. Je ne sais pas comment le système fonctionne à cause de la structure de la concurrence avec les lignes aériennes.

**M. Annan:** L'offre, la demande et le coût interviennent toujours dans la détermination des tarifs. Comme vous le dites, s'il y a beaucoup de voyageurs entre deux points, cela peut certainement faire baisser les coûts. Mais il y a aussi des facteurs reliés à la demande. La concurrence a effectivement un impact. Lorsque vous êtes le seul en ville à offrir le service, vous pouvez demander plus, cela ne fait aucun doute, sans égard à vos clients.

**Le sénateur Adams:** Air Canada a 230 aéronefs. Est-ce que cela inclut ceux qu'elle a acquis depuis la fusion avec Canadien? Est-ce que c'est le même nombre maintenant ou si la société en a plus? Combien d'aéronefs Canadien avait-elle avant?



**Mr. Annan:** That number of 230 refers to jet aircraft. If you include the regional turbo prop aircraft and so on, the number is considerably higher than that. I do not have the exact numbers in front of me for Canadian, but I think their jet fleet was something like 70 or 80.

**Senator Perrault:** The presentation made to us this morning felt like real fear of an overwhelming dominance of Air Canada. I am intrigued by your statement. Your recommendation almost has a note of urgency. It states:

...that the government of Canada immediately attempt to negotiate reciprocal modified Sixth Freedom rights with the US for passenger service.

I presume that is a reference to cabotage. Is that possible there?

**Mr. Pierce:** No, it is not cabotage. There are Sixth Freedom rights which exist in Canada.

**Senator Perrault:** It continues:

This would allow US carriers to market — as a single ticket — travel from one Canadian city to another, via a US destination.

**Mr. Pierce:** For example, Northwest now flies from Montreal to Calgary through Minneapolis, but they cannot market it as a single ticket. We are saying we should allow them to market that as a single ticket to bring fares down to increase convenience factors, service, et cetera, and to provide some discipline. There may be many business travellers, for example, who do not want to take advantage of that kind of service because it involves a stop in Minneapolis, but there are others who would. In that respect, it will provide some price discipline to the common carrier.

**Senator Perrault:** You seem to be somewhat apprehensive about the commitments given by Air Canada that they welcome vigorous competition. There is almost a sense of urgency that you do it immediately. We value your opinion.

**Mr. Pierce:** We are apprehensive about the competition situation in Canada because Air Canada is so overwhelmingly dominant in this market.

**Senator Perrault:** Are we putting the rabbits in charge of the lettuce patch in this case?

**Mr. Pierce:** From the outset, this file has been consistent. The way to inject true competition in this market is to increase the level of foreign participation.

**Senator Perrault:** You recommend that the Canada Transportation Act be amended to allow for the licensing of Canada-only carriers. These proposals will make it even more competitive, and that is welcomed.

**Mr. Pierce:** Absolutely. That recommendation on Canada-only carriers follows the model which has been adopted in Australia and seems to be working well.

**M. Annan:** Quand vous dites 230, il s'agit de 230 réactés. Si vous incluez les avions régionaux à turbopropulsion et ainsi de suite, le nombre est beaucoup plus élevé. Je n'ai pas les chiffres exacts sous la main en ce qui concerne Canadien, mais je pense que la société possédait 70 ou 80 réactés.

**Le sénateur Perrault:** D'après l'exposé qu'on nous a présenté ce matin, on sentait véritablement une crainte que la société Air Canada domine tout le marché. Je suis intrigué par ce que vous avez dit. Votre recommandation a presque un caractère d'urgence. Vous dites:

[...] que le gouvernement du Canada tente immédiatement de négocier avec les États-Unis les droits réciproques de la Sixième liberté modifiée concernant les services aux passagers.

Je présume que vous faites référence là au cabotage. Est-ce que cela est possible là-bas?

**M. Pierce:** Non, il ne s'agit pas de cabotage. Il existe des droits au Canada en vertu de cette Sixième liberté.

**Le sénateur Perrault:** Vous continuez en disant:

Ceci permettrait aux transporteurs américains de vendre — sur un seul billet — un voyage d'une ville canadienne à une autre ville canadienne en passant par une destination américaine.

**M. Pierce:** Par exemple, Northwest va maintenant de Montréal à Calgary en passant par Minneapolis, mais pas sur la base d'un seul billet. Ce que nous disons, c'est qu'on devrait permettre à Northwest de vendre un seul billet pour faire baisser les tarifs afin d'accroître le caractère pratique, le service, et ainsi de suite et d'assurer une certaine discipline. Par exemple, il se peut que de nombreux voyageurs d'affaires ne veulent pas profiter de ce genre de service parce qu'ils doivent faire escale à Minneapolis, mais d'autres accepteront. À cet égard, cela assurera une certaine discipline concernant les prix pour le transporteur commun.

**Le sénateur Perrault:** Vous semblez douter des engagements donnés par Air Canada, à savoir qu'elle accepterait une forte concurrence. Il y a presque un sentiment d'urgence d'agir immédiatement. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**M. Pierce:** Nous sommes inquiets au sujet de la situation concurrentielle au Canada parce qu'Air Canada domine vraiment ce marché.

**Le sénateur Perrault:** Est-ce que nous sommes en train de confier le potager aux lapins dans ce cas-ci?

**M. Pierce:** Depuis le début, c'est du pareil au même. Si l'on veut qu'il y ait véritable concurrence sur ce marché, il faudra augmenter le niveau de participation étrangère.

**Le sénateur Perrault:** Vous recommandez de modifier la Loi sur les transports au Canada pour permettre l'attribution de permis à des transporteurs uniquement canadiens. Ces propositions rendront le marché encore plus concurrentiel, et c'est ce qu'on souhaite.

**M. Pierce:** Absolument. Cette recommandation suit le modèle adopté en Australie et qui semble bien fonctionner.



**Senator Perrault:** Do we have other examples where this type of increased competition is now available to travellers in those nations?

**Mr. Pierce:** It is certainly available in Australia.

**Senator Perrault:** How does it work?

**Mr. Pierce:** Perhaps I could call on Mr. Annan, who is probably more familiar with that, to give you the answer. I believe Virgin is providing service there.

**Senator Perrault:** Is Virgin in Australia as well?

**Mr. Annan:** Yes, they are. They are setting up this type of carrier. I am not sure if it is called "Virgin Australia," but that is the concept.

**Senator Perrault:** That is interesting. Will you require additional personnel at the bureau with expertise in air travel to give real meaning to this program?

**Mr. Pierce:** We already have considerable expertise. The people sitting beside me here have considerable expertise in the air file. Mr. Annan has been involved in various air files with the bureau and before the Competition Tribunal over the past 10 years. There are others like him in the bureau. We think we have sufficient expertise, but when we are looking at complaints like WestJet, for example, we go outside and hire economists, accountants and industry experts to help us out on those files, to ensure that we are getting the best advice possible.

**Senator Perrault:** This information is all very heartening. We wish you success in your endeavours. You will need the wisdom of Solomon along the way as well.

**Senator Furey:** I have a few short questions.

I wish to go back to the issue of cabotage raised by my colleague, Senator Taylor. I realize it is a policy of reciprocal cabotage, in that Canadian companies will not infiltrate the domestic U.S. market any more than U.S. companies will infiltrate the Canadian domestic market. That is all very well and good while we have a normally competitive domestic market in Canada. However, when we find ourselves in a situation such as the one we are in now, where we have one dominant airline, is this not something that the Competition Bureau should be giving some serious thought to? In saying that, I realize you have indicated that you have not opined on it. That is my first question.

Second, you indicated that some of the things that you are implementing to try to ensure that you have reached the objectives that you have set out here this morning are matters such as having cease and desist orders. You have indicated that to ensure they comply with the Charter of Rights, for example, you have sought an opinion from the Department of Justice. What did Justice say about that and how strong or weak they were on it.

**Le sénateur Perrault:** Est-ce qu'il y a d'autres exemples où ce type de concurrence accrue est maintenant offerte aux voyageurs dans ces pays?

**M. Pierce:** C'est certainement le cas en Australie.

**Le sénateur Perrault:** Comment cela fonctionne-t-il?

**M. Pierce:** Je pourrais peut-être demander à M. Annan, qui connaît probablement mieux ça que moi, de répondre à la question. Je crois que la société Virgin offre actuellement le service là-bas.

**Le sénateur Perrault:** Est-ce que la société Virgin offre les services en Australie également?

**M. Annan:** Oui. Elle est en train d'établir ce genre de service. Je ne suis pas certain si elle s'appelle «Virgin Australia», mais c'est le concept qui est utilisé.

**Le sénateur Perrault:** C'est intéressant. Est-ce que vous allez engager du personnel supplémentaire au Bureau, avec de l'expertise dans le transport aérien, pour véritablement donner du poids à ce programme?

**M. Pierce:** Nous avons déjà beaucoup de spécialistes. Les gens qui sont assis derrière moi ont une vaste expérience dans le domaine aérien. M. Annan s'occupe de divers dossiers concernant le transport aérien au Bureau et au Tribunal de la concurrence depuis dix ans. Et il n'est pas le seul au Bureau. Nous estimons avoir suffisamment d'expertise, mais lorsque nous examinons une plainte comme celle de WestJet, par exemple, nous allons à l'extérieur et nous engageons des économistes, des comptables et des spécialistes de l'industrie pour nous aider à régler ces dossiers, et pour nous assurer que nous obtenons le meilleur conseil possible.

**Le sénateur Perrault:** Cette information est très intéressante. Nous vous souhaitons du succès dans vos entreprises. Vous allez avoir besoin de la sagesse de Salomon tout au long de votre étude.

**Le sénateur Furey:** J'aimerais poser quelques brèves questions.

J'aimerais revenir à la question du cabotage soulevée par mon collègue, le sénateur Taylor. Je me rends compte qu'il s'agit d'une politique de cabotage réciproque, en ce sens que les sociétés canadiennes n'infiltreront pas le marché intérieur des États-Unis pas plus que les sociétés américaines n'infiltreront le marché intérieur au Canada. C'est très bien tant que nous avons un marché concurrentiel normal au Canada. Mais lorsque nous nous retrouvons dans une situation comme celle d'aujourd'hui, où il y a une société dominante, est-ce que le Bureau de la concurrence ne devrait pas y réfléchir sérieusement? Au moment où je parle, je me rends compte que vous avez indiqué que le Bureau n'a pas exprimé d'opinion là-dessus. C'est ma première question.

Deuxièmement, vous avez dit que ce que vous êtes en voie de mettre en oeuvre pour vous assurer que vous avez atteint les objectifs établis ici ce matin, ce sont des sujets qui concernent les ordonnances d'interdiction. Vous avez dit que pour vous assurer que les sociétés aériennes respectent la Charte des droits et libertés, par exemple, vous avez demandé une opinion au ministère de la Justice. Qu'est-ce qu'on vous a répondu, et est-ce que le ministère s'est montré ferme ou laxiste à ce sujet?

**Mr. Pierce:** First, on the issue of cabotage, you are asking the wrong person about that. It is not within the power of the Competition Bureau to implement that kind of policy. That is within the domain of the Ministry of Transport.

**Senator Furey:** I asked it from the following point of view. If you are charged with the responsibilities of the Competition Act, would it not be something that you would at least think about as a possibility of ensuring that good competition remains in the domestic market? I realize you cannot change policy.

**Mr. Pierce:** No. In providing our advice to the Minister of Transport last fall, we were guided by the considerations that he outlined to us as to the kind of advice he was looking for. That did not include any advice on cabotage. We respected those terms and conditions and provided the best advice we could within those guidelines.

**Senator Furey:** Within the framework that you were given?

**Mr. Pierce:** In the framework that he was looking for.

As to your second question about the advice that was given by the Department of Justice, I cannot speak specifically because, first, I have not seen the opinion, and, second, it would be privileged under solicitor-client privilege. They provided us with the advice that we are on firm ground here with respect to respecting the provisions of the Charter.

**Senator Roberge:** At the beginning of the process, you recommended to the minister the divestiture of Canadian Regional Airlines. I am curious as to your rationale for not recommending the divestiture of both regional airlines.

**Mr. Pierce:** By both, you would include Canadian Regional and what else?

**Senator Roberge:** Air Canada as well.

**Mr. Pierce:** On the advice of the minister, we said that was something we would consider. We did look at it, and received the undertaking from Air Canada just before Christmas. That undertaking requires that the parties offer for sale Canadian Regional Airlines. We focused on Canadian Regional because it seemed to be the best. It had the most extensive network. It had significant passenger volume and sales, and so on. It seemed to be one of the strongest regional airlines. We are now at the point in the process where we expect that Canadian Regional will be offered for sale sometime in the third quarter of this year — the third quarter beginning in July.

Why did we not go for more? A proposal was made to us back in the fall that Air Canada and Canadian should be required to divest of all their regional airlines, but that looked to us a lot like creating another monopoly in regional airlines. Under the circumstance, Canadian Regional was sufficient to provide a opportunity for new entrants. For example, if there was interest in buying an airline, it would provide an opportunity to offer those interline opportunities, et cetera, for other airlines.

**M. Pierce:** Premièrement, en ce qui concerne la question du cabotage, vous posez la question à la mauvaise personne. Le Bureau de la concurrence n'a pas le pouvoir de mettre en oeuvre ce genre de politique. Cela relève du ministère des Transports.

**Le sénateur Furey:** J'ai posé ma question du point de vue suivant. Si vous avez la responsabilité de faire appliquer la Loi sur la concurrence, n'y aurait-il pas là une possibilité de vous assurer qu'il existe une bonne concurrence au sein du marché intérieur? Je sais que vous ne pouvez pas changer la politique.

**M. Pierce:** Non. Lorsque nous avons donné notre avis au ministre des Transports l'automne dernier, nous étions guidés par les considérations dont il nous avait fait part au début quant au genre de conseils qu'il recherchait. Nous n'avons donné aucun conseil sur le cabotage. Nous avons respecté les conditions établies et fourni le meilleur conseil possible selon ces lignes directrices.

**Le sénateur Furey:** Dans le cadre qui vous avait été donné?

**M. Pierce:** Dans le cadre que le ministre recherchait.

En ce qui concerne votre deuxième question au sujet de l'avis qui a été donné par le ministère de la Justice, je ne peux pas vous répondre spécifiquement parce que, premièrement, je n'ai pas vu l'opinion et, deuxièmement, cela relève du secret professionnel de l'avocat. Le ministère de la Justice nous a informés que nous n'allions pas du tout ici à l'encontre des dispositions de la Charte.

**Le sénateur Roberge:** Au début du processus, vous avez recommandé au ministre la cession des actifs des Lignes aériennes Canadien régional Ltée. J'aimerais savoir sur quoi vous vous êtes basés pour ne pas recommander le démantèlement des deux sociétés aériennes régionales.

**M. Pierce:** Quand vous dites les deux sociétés aériennes, vous incluez Canadien régional et quelle autre?

**Le sénateur Roberge:** Air Canada.

**M. Pierce:** Sur recommandation du ministre, nous avons dit que c'était là une chose que nous envisagerions. C'est ce que nous avons fait, et nous avons reçu l'engagement d'Air Canada tout juste avant Noël. Cet engagement dispose que les parties mettent en vente Canadien régional. Nous nous sommes concentrés sur Canadien régional parce qu'il semblait que ce fût la meilleure solution. Cette société possédait le réseau le plus étendu. Elle comptait un volume important de passagers et de ventes, et ainsi de suite. Elle semblait être une des sociétés régionales les plus solides. Nous en sommes maintenant au point où nous nous attendons à ce que Canadien régional soit mise en vente au troisième trimestre de cette année — qui commence en juillet.

Pourquoi ne sommes-nous pas allés plus loin? Une proposition nous a été présentée à l'automne, à savoir qu'Air Canada et Canadien devraient être tenues de se départir de toutes leurs sociétés régionales, ce qui nous paraissait créer un autre monopole au sein des sociétés régionales. Dans les circonstances, Canadien régional suffisait à offrir une possibilité aux nouveaux arrivants. Par exemple, si l'un d'entre eux voulait acheter une société aérienne, cela nous permettrait d'offrir des possibilités de vol entre transporteurs pour d'autres sociétés aériennes, et ainsi de suite.



**Senator Roberge:** There is no question it would be much more interesting for someone to purchase an airline if the foreign ownership rule was changed to 49 per cent.

**Mr. Pierce:** I would agree with that.

**Senator Forrestall:** Perhaps we will get American after all. I hope it is not a too far-fetched idea.

Returning to WestJet and its expansion into Atlantic Canada, it examined and had lengthy discussions with the management of the Halifax International Airport as well as with the airport at Moncton. They found that Moncton was an affordable centre for them, but Halifax was not.

I have a concern that airports like Halifax, which has all of the costs of a major airport without anywhere near the traffic, are having to charge more for rental services. I can only see this as an impediment to competition. I wonder if, in the regulations, there is any provision to allow you to examine that. I am not suggesting that they have any other recourse than to sit down and work out a deal, or not, but the bill says that services and facilities may include but are not limited to takeoff and landing slots, parking slots, interline arrangements, gates, loading bridges, counters, related terminal facilities, maintenance services, baggage-handling services and related infrastructure and equipment. You can do quite a bit with that as a package by way of deterrent.

**Mr. Pierce:** The answer to your question is no. We are not a regulator of airport fees. The way to look at these regulations is that they apply to airline-to-airline activity. If Air Canada or a dominant airline is trying to disadvantage, somehow, an existing or a new competitor, then we can step in and take action. If Air Canada, for example, were leaning on the Halifax airport, and saying, "You should charge these guys a higher rate to discourage their entry," then we could take some action on that. If Air Canada were bullying the airports or there was some exclusive contract involved as there was in Hamilton, we could act, but we have no authority, nor do we want the authority, frankly, to regulate airport fees. That power is within the domain of Transport Canada.

**Senator Forrestall:** You qualified it. Unless you discover that the practices are detrimental to competition — and competition is what you are about — you are not precluding it completely. You could not, as a matter of fact.

**Mr. Pierce:** Exactly. If Air Canada were throwing its weight around the market, we could act, yes.

**Senator Forrestall:** It appears that, for 75 per cent of services at the airport in Halifax, we will only be served by one carrier. Not everyone wants to go to Toronto. Many go from Halifax to Moncton or Fredericton or Deer Lake. Those services may not be

**Le sénateur Roberge:** Il ne fait aucun doute qu'il serait beaucoup plus intéressant pour quelqu'un d'acheter une société aérienne si la règle sur la propriété étrangère était portée à 49 p. 100.

**M. Pierce:** Je suis d'accord.

**Le sénateur Forrestall:** Peut-être obtiendrons-nous American Airlines après tout. J'espère que ce n'est pas une idée trop folichonne.

Pour revenir à WestJet et à son expansion dans la région de l'Atlantique, la société a examiné la question et a eu de longs entretiens avec la direction de l'Aéroport international de Halifax et de l'Aéroport de Moncton. Les responsables ont jugé que Moncton était un centre abordable pour eux, mais pas Halifax.

Je suis inquiet de voir que des aéroports comme Halifax, qui doivent assumer tous les coûts d'un grand aéroport sans bénéficier du trafic, doivent demander plus pour les services de location. Pour moi, je n'y vois là qu'un obstacle à la concurrence. Je me demande si le règlement renferme une disposition vous permettant d'examiner cette question. Je ne dis pas qu'ils n'ont pas d'autre recours que de s'asseoir et de conclure une entente, mais le projet de loi dit que les services et les installations peuvent inclure, sans y être restreints, des créneaux de décollage et d'atterrissage, des créneaux de stationnement, des accords intercompagnies, des barrières, des passerelles d'embarquement, des comptoirs, des installations connexes au terminal, des services d'entretien, de manutention de bagages ainsi que l'équipement et l'infrastructure connexes. Toutes ces mesures peuvent véritablement être des mesures de dissuasion.

**M. Pierce:** La réponse à votre question est non. Nous ne sommes pas un organisme de réglementation des frais aéroportuaires. Le règlement, tel qu'on le voit, s'applique aux activités entre des sociétés aériennes. Si Air Canada ou une société aérienne dominante essaie de désavantager un concurrent actuel ou nouveau, nous pouvons alors intervenir et prendre les mesures nécessaires. Si, par exemple, Air Canada allait trouver les responsables de l'aéroport de Halifax et leur disait: «Vous devriez demander un tarif plus élevé à ces compagnies pour les décourager d'arriver sur le marché», nous pourrions prendre des mesures contre une telle action. Si Air Canada faisait la pluie et le beau temps dans les aéroports ou si elle signait des contrats exclusifs comme cela a été le cas à Hamilton, nous pourrions intervenir, mais nous n'avons pas le pouvoir, et nous ne le voulons pas non plus, franchement, de réglementer les frais aéroportuaires. Ce pouvoir appartient à Transports Canada.

**Le sénateur Forrestall:** Vous avez bien répondu à la question. À moins de découvrir que les pratiques nuisent à la concurrence — et la concurrence, c'est ce dont vous vous occupez — vous n'excluez pas complètement cette possibilité. Vous ne pourriez pas, à vrai dire.

**M. Pierce:** Exactement. Si Air Canada faisait des pressions sur le marché, nous pourrions agir, oui.

**Le sénateur Forrestall:** Il semble qu'un seul transporteur offrira 75 p. 100 des services à l'aéroport de Halifax. Ce n'est pas tout le monde qui veut aller à Toronto. Beaucoup de passagers vont de Halifax à Moncton ou à Fredericton ou à Deer Lake. Ces



available because they are not affordable. There is no competition and, in the absence of competition, the airline can set its own prices.

I appreciate your evidence. There seems to be a growing trust in the tribunal.

**Mr. Pierce:** We appreciate that very much.

**Senator Spivak:** Will your regulations "A" and "B" cover the situation that exists between Moncton and Toronto?

**Mr. Pierce:** Are you talking about operating capacity?

**Senator Spivak:** Yes, and reduction of fares; both.

**Mr. Pierce:** Absolutely. The regulations are designed to deal with predatory pricing and predatory activities.

**Senator Spivak:** Yesterday, I asked the minister why it would not be in the interest of competition to preclude Air Canada from entering the discount market. I think he said that that was the deal negotiated with Air Canada on the advice of the Competition Tribunal. Could you speak to that?

**Mr. Pierce:** The undertaking which the Competition Bureau negotiated with Air Canada just before Christmas was that, in Eastern Canada, they would not start a discount airline service. Eastern Canada means from the Manitoba-Ontario border east.

That allows a head start for new entrants. If no company enters that market by September 30, 2000, then Air Canada is free to come into the market. WestJet is an exception because they had indicated interest in coming in and they are an established airline in the west.

If a new entrant does come in, then Air Canada is precluded from initiating a discount airline service to Eastern Canada until September 30, 2001. That allows a head start so new entrants can get a foothold.

**Senator Spivak:** Air Canada has 85 or 90 per cent of the main market. It has very deep pockets and no debt. Surely, even with that head start, a proper competitive arena may not exist in the discount market. Can Air Canada enter the discount market in Western Canada?

**Mr. Pierce:** They are free to get into the discount market in the west, if they choose to do so.

**Senator Spivak:** What is important about two years?

**Mr. Pierce:** Two years is important to a new entrant coming into the market. It allows them a foothold and an opportunity to become established. It is important to keep in mind that the code of conduct and the proposed regulations would govern that type of situation. If Air Canada begins to throw its weight around by engaging in abusive practices and monopolistic practices, attempting to knock out those new entrants through illegitimate means, then we have the power to act.

services ne seront peut-être pas offerts parce qu'ils ne sont pas rentables. Il n'y a pas de concurrence et, faute de concurrence, la société aérienne peut fixer ses propres prix.

Je vous remercie de votre témoignage. On semble avoir de plus en plus confiance au tribunal.

**M. Pierce:** Nous l'apprécions beaucoup.

**Le sénateur Spivak:** Est-ce que les règlements «A» et «B» vont porter sur la situation qui existe entre Moncton et Toronto?

**M. Pierce:** Est-ce que vous parlez de la capacité opérationnelle?

**Le sénateur Spivak:** Oui, et de la réduction des tarifs; des deux.

**M. Pierce:** Absolument. Le règlement porte sur les pratiques de prix et d'activités d'éviction.

**Le sénateur Spivak:** Hier, j'ai demandé au ministre pourquoi le fait d'empêcher Air Canada de se positionner sur le marché des tarifs réduits nuirait à la concurrence. Je crois qu'il a dit qu'il s'agissait là de l'entente négociée avec Air Canada sur recommandation du Tribunal de la concurrence. Pourriez-vous nous en parler?

**M. Pierce:** L'entente que le Bureau de la concurrence a négociée avec Air Canada tout juste avant Noël prévoit que dans l'est du Canada, Air Canada n'offrira pas un service aérien à prix réduits. Et quand on parle de l'est du Canada, on parle de la frontière du Manitoba et de l'Ontario vers l'Est.

Cela permet aux nouveaux arrivants de se positionner. Si aucune société n'entre sur le marché avant le 30 septembre 2000, Air Canada pourra alors offrir un service à prix réduits. WestJet fait exception parce qu'elle a manifesté le désir de se positionner et qu'il s'agit d'une société aérienne déjà établie dans l'Ouest.

Si, effectivement, un nouvel arrivant se présente sur le marché, alors Air Canada n'a pas le droit d'offrir un service aérien à prix réduits dans l'Est du Canada avant le 30 septembre 2001. Cela permet aux nouveaux arrivants de mettre le pied dans la porte.

**Le sénateur Spivak:** Air Canada dispose de 85 ou de 90 p. 100 du marché principal. Elle a les poches très profondes et n'a pas de dettes. Certes, même avec cet avantage de départ, on ne peut pas trouver de créneau concurrentiel dans le marché à des tarifs réduits. Est-ce qu'Air Canada peut entrer dans ce marché dans l'Ouest du Canada?

**M. Pierce:** Elle est libre de le faire dans l'Ouest, si elle décide de le faire.

**Le sénateur Spivak:** Qu'est-ce qui est important au sujet de ces deux années?

**M. Pierce:** Deux ans, c'est une période critique pour un nouvel arrivant sur le marché. Cela lui permet de se positionner et de s'établir. Il est important de se rappeler que le code de déontologie et le règlement proposés régiraient ce genre de situation. Si Air Canada met son poids dans la balance en recourant à des pratiques abusives et monopolistiques, cherchant à éliminer ces nouveaux arrivants par des moyens illégitimes, alors nous avons le pouvoir d'agir.

We have cease and desist powers. If predation is occurring, we can act quickly to stop it.

**Senator Spivak:** You are confident there will be an active discount market which is not also dominated by Air Canada.

**Mr. Pierce:** We cannot predict how the market will evolve. WestJet is growing. They have announced expansion plans. CanJet has been on again, off again, but their most recent announcement indicates they are interested in operating a discount airline somewhere in the east. We must give the market a chance to evolve and see how it operates.

**Senator Spivak:** Why was it not a good idea to get Air Canada to divest itself of its regional airlines?

**Mr. Pierce:** A proposal was made to have Air Canada divest all the regional airlines, but it looked like that would just create a monopoly of regional airlines. It would not necessarily compete with Air Canada on its main routes. We thought that divestiture, the offering for sale of Canadian Regional, was the best way to go. It was the most lucrative of the regional airlines. It has a national network.

**Senator Spivak:** You have a monopoly in the main market and that outfit now also has a monopoly in the regional market. I do not understand. Why was that such a bad idea?

**Mr. Annan:** Last fall, the House of Commons Standing Committee on Transport and perhaps this committee, too, heard the proposal about purchasing both sets of regionals. As Mr. Pierce said, the problem there was that, essentially, the business plan was to feed into Air Canada and not to compete directly with Air Canada. Over the longer term, they might go into competition, but that was not the original intent. In fact, they were looking for some guarantees that they would not have competition in the regional markets from Air Canada for a period of time.

Under the Canadian Regional proposal, it is true that Air Canada will have its regional network, but even if Air Canada were forced to divest those, because of the nature of the business, Air Canada would likely set up new regionals unless specifically prohibited from doing so.

That would not be the most efficient solution because, being a large network carrier, they need regional feed from somewhere.

Under this scenario with Canadian Regional being sold, competition will exist in the regions.

**Senator Taylor:** I am intrigued by the sale of the Canadian Airlines' feeder lines. Does your group have authority to monitor the bid document which goes out?

**Mr. Pierce:** Yes. We are very much involved in that process. Air Canada has retained a selling agent.

**Senator Taylor:** Can you look at those agreements?

**Mr. Pierce:** We are very much plugged into that process, yes.

Nous bénéficions de pouvoirs d'interdiction. S'il y a pratique de prix d'éviction, nous pouvons agir rapidement pour y mettre fin.

**Le sénateur Spivak:** Vous croyez qu'il y aura un marché actif de tarifs réduits qui ne sera pas dominé par Air Canada?

**M. Pierce:** Nous ne pouvons prédire l'évolution du marché. WestJet prend de l'expansion et elle a des projets en ce sens. CanJet a été présente et s'est retirée, mais d'après ses intentions récentes, elle semble désireuse d'exploiter une société aérienne à tarifs réduits quelque part dans l'Est. Il faut laisser le marché évoluer et voir comment les choses vont se passer.

**Le sénateur Spivak:** Pourquoi n'était-ce pas une bonne idée de laisser Air Canada se départir de ses sociétés régionales?

**M. Pierce:** On a proposé qu'Air Canada se départisse de toutes ses sociétés régionales, mais le seul résultat, semble-t-il, aurait été de créer un monopole de sociétés régionales, plutôt que de favoriser la concurrence avec Air Canada sur ses routes principales. Nous nous sommes dit que le dessaisissement des actifs et la mise en vente de Canadien régional étaient la meilleure façon de procéder. C'était la société régionale la plus lucrative. Elle a un réseau national.

**Le sénateur Spivak:** Vous avez un monopole sur le marché principal et cette société a maintenant un monopole sur le marché régional. Je ne comprends pas. Pourquoi était-ce une si mauvaise idée?

**M. Annan:** L'automne dernier, le comité permanent des transports de la Chambre des communes, et peut-être votre comité aussi, ont entendu la proposition portant sur l'achat des deux sociétés régionales. Comme l'a dit M. Pierce, le problème était, essentiellement, que le plan d'affaires prévoyait relier Air Canada et ne pas lui faire directement concurrence. À long terme, il risquait d'y avoir concurrence, mais ce n'était pas le but initial. En fait, on cherchait des garanties qu'Air Canada ne ferait pas concurrence sur le marché régional pendant une certaine période.

D'après la proposition de Canadien régional, il est vrai qu'Air Canada aura son réseau régional, mais même si Air Canada était forcée de s'en départir, à cause de la nature de l'entreprise, elle établirait de nouveaux réseaux régionaux à moins qu'on ne le lui interdise de façon bien spécifique.

Ce ne serait pas la solution la plus efficace parce que comme elle est un important transporteur réseau, elle a besoin de sociétés régionales quelque part.

Selon ce scénario, avec la vente de Canadien régional, il y aura concurrence dans les régions.

**Le sénateur Taylor:** La vente des sociétés liées à Canadien m'intrigue. Est-ce que votre groupe a le pouvoir de surveiller le document de soumission qui sera publié?

**M. Pierce:** Oui, nous sommes très impliqués là-dedans. Air Canada a retenu les services d'un agent de vente.

**Le sénateur Taylor:** Est-ce que vous pouvez examiner les ententes?

**M. Pierce:** Oui, nous surveillons cela de très près également.

**Senator Taylor:** I remember when PetroCan sold its refinery off Newfoundland. They agreed that no gasoline was to be sold back into Canada. Can the same thing happen here?

**Senator Forrestall:** Air Canada is the seller. They cannot buy their own goods. Is there anything that protects against a member of the alliance buying the feeder in question?

**Mr. Pierce:** They must respect the foreign ownership rules so they would need to partner with someone. If a member of the alliance expressed interest in buying Canadian Regional, we would look at that carefully in terms of whether it would inject fair competition into the market, given their relationship with Air Canada.

**The Chair:** Thank you, witnesses.

The committee adjourned.

**Le sénateur Taylor:** Je me souviens lorsque Petro-Canada a vendu sa raffinerie de Terre-Neuve. Elle s'était engagée à ne pas revendre d'essence au Canada. La même chose peut-elle se produire ici?

**Le sénateur Forrestall:** Air Canada est le vendeur. Elle ne peut acheter ses propres biens. Est-ce qu'une disposition prévoit qu'un membre de l'alliance ne peut pas acheter la société liée en question?

**M. Pierce:** Les sociétés doivent respecter les règles de la propriété étrangère si bien qu'elles doivent se trouver un partenaire. Si un membre de l'alliance est intéressé par l'achat de Canadien régional, nous examinerons la situation attentivement pour voir si cela créerait une saine concurrence dans le marché, compte tenu de sa relation avec Air Canada.

**La présidente:** Je remercie les témoins.

La séance est levée.

---





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

WITNESSES—TÉMOINS

*From the Competition Bureau:*

Raymond Pierce, Assistant Deputy Commissioner of  
Competition;

Richard Annan, Senior Commerce Officer;

Dave McAllister, Senior Commerce Officer.

*Du Bureau de la concurrence:*

Raymond Pierce, sous-commissaire adjoint de la concurrence;

Richard Annan, agent de commerce principal;

Dave McAllister, agent de commerce principal.



Second Session  
Thirty-sixth Parliament, 1999-2000

Deuxième session de la  
trente-sixième législature, 1999-2000

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

Wednesday, June 7, 2000

Le mercredi 7 juin 2000

Issue No. 17

Fascicule n° 17

### **Fourth meeting on:**

Bill C-26, An Act to amend the Canada Transportation Act, the Competition Act, the Competition Tribunal Act and the Air Canada Public Participation Act and to amend another Act in consequence

### **Quatrième réunion concernant:**

Le projet de loi C-26, Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Kirby
* Boudreau, P.C. (or Hays)	* Lynch-Staunton (or Kinsella)
Callbeck	Perrault, P.C.
Finestone, P.C.	Roberge
Furey	Spivak
Johnson	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Kirby substituted for that of the Honourable Senator Taylor (*June 7, 2000*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Kirby
* Boudreau, c.p. (ou Carstairs)	* Lynch-Staunton (ou Kinsella)
Callbeck	Perrault, c.p.
Finestone, c.p.	Roberge
Furey	Spivak
Johnson	

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Kirby substitué à celui de l'honorable sénateur Taylor (*le 7 juin 2000*).



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Wednesday, June 7, 2000  
(23)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:30 p.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Finestone, P.C., Forrestall, Kirby, Perrault, P.C., Roberge and Spivak (9).

*Other senators present:* The Honourable Senators Stollery and Joyal, P.C. (2).

*In attendance:* The official reporters of the Senate and Martin Brennan, Special advisor.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on May 30, 2000, the committee proceeded to study Bill C-26. (*See Issue No. 14, Monday, June 5, 2000 for full text of the Order of Reference.*)

**WITNESSES:**

*From First Air:*

Bob Davis, President.

*From Pacific Coastal Airlines Ltd.:*

Daryl Smith, President.

*From the Canadian Transportation Agency:*

Marian Robson, Chair;

Gavin Currie, Director General;

David Western, Director, Agreements, Tariffs and Enforcement;

Claude Jacques, Director, Legal Services.

*From the Office of the Commissioner of Official Languages:*

Dyane Adam, Commissioner of Official Languages;

Jean-Claude Le Blanc, Director of Policy and Liaison;

Gilbert Langelier, Director, Special Investigations, Recourse, CEAC, Alternative Methods;

Johane Tremblay, General Counsel, Director of Legal Services.

The Honourable Senator Finestone, P.C. tabled a letter of complaint to the Canadian Transportation Agency, from Bob Chanteloup, to be filed as exhibit.

The witnesses made a presentation and answered questions.

At 9:10 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

**ATTEST:**

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mercredi 7 juin 2000  
(23)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 30, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Finestone, c.p., Forrestall, Kirby, Perrault, c.p., Roberge et Spivak (9).

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs Stollery et Joyal, c.p. (2).

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat et Martin Brennan, conseiller spécial.

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 30 mai 2000, le comité poursuit son examen du projet de loi C-26. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi se trouve dans le fascicule n° 14, en date du lundi 5 juin 2000.*)

**TÉMOINS:**

*De First Air:*

Bob Davis, président.

*De Pacific Coastal Airlines Ltd.:*

Daryl Smith, président.

*De l'Office des transports du Canada:*

Marian Robson, présidente;

Gavin Currie, directeur général;

Davis Western, directeur, Accords, tarifs et application de la loi;

Claude Jacques, directeur, Services juridiques.

*Du Commissariat aux langues officielles:*

Dyane Adam, Commissaire aux langues officielles;

Jean-Claude Le Blanc, directeur des Politiques et de la Liaison;

Gilbert Langelier, directeur, Enquêtes spéciales, recours, CERP, méthodes alternatives;

Johane Tremblay, avocate générale, directrice des Services juridiques.

L'honorable sénateur Finestone, c.p., dépose auprès du greffier comme pièce une lettre de plainte adressée par Bob Chanteloup à l'Office des transports du Canada.

Les témoins font un exposé, puis répondent aux questions.

À 21 h 10, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ:**

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, June 7, 2000

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-26, to amend the Canada Transportation Act, the Competition Act, the Competition Tribunal Act and the Air Canada Public Participation Act and to amend another act in consequence, met this day at 5:30 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** Honourable senators, I see a quorum. Our first witnesses are Mr. Bob Davis, President of First Air, and Mr. Daryl Smith, President of Pacific Coastal Airlines Ltd. Welcome, gentlemen, to our committee. Please proceed.

**Mr. Daryl Smith, Chief Executive Officer, Pacific Coastal Airlines Ltd.:** Madam Chair, I thank the committee for this opportunity. I am here on a matter of current vital importance not only to Pacific Coastal Airlines but to the travelling public, in particular the travelling public in British Columbia.

I have been a pilot and an airline owner for 36 years. Three of my sons are also active in the management of my company. My son Quentin has been president for the past two years.

Pacific Coastal Airlines in its present form was founded in 1987, following a merger with Powell Air Ltd. and the Port Hardy division of Air B.C. These two companies have flown the British Columbia coast for over 40 years. At present, Pacific Coastal Airlines serves 11 major communities with regular scheduled service in British Columbia, as well as 40 to 50 flag stops. We operate 26 aircraft. We employ 270 to 300 people, depending on the season.

Effective November 1, 1997, Pacific Coastal Airlines entered into an agreement with Canadian Airlines. We became a Canadian partner and took on the carriage of mail, freight and passengers for Canadian between Nanaimo and Vancouver. Later this was expanded to include Comox and Campbell River. We purchased three aircraft, took over some of Canadian's employees and the arrangement worked well for everyone. We had the CP code, and we carried flow-through passengers, as well as those travelling between the scheduled points. Our agreement was to carry on for one-year periods to be renewed automatically unless terminated on 120 days' notice prior to the renewal date, which was October 31.

On February 4, Canadian wrote us to advise us that the agreement was being terminated as of April 2. Some talks with Canadian and Air Canada took place. Canadian then told us they could do nothing. Air Canada just said that they were not really involved. We pointed out to them that the notice was wrong and

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 7 juin 2000

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence, se réunit aujourd'hui, à 17 h 30, pour en faire l'examen.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Chers collègues, je déclare la séance ouverte. Nos premiers témoins sont M. Bob Davis, président de First Air, et M. Daryl Smith, président de Pacific Coastal Airlines Ltd. Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Vous avez la parole.

**M. Daryl Smith, président-directeur général, Pacific Coastal Airlines Ltd.:** Madame la présidente, je tiens à remercier le comité de m'avoir permis de comparaître devant lui pour traiter d'une question d'une importance vitale non seulement pour la compagnie que je représente, mais aussi pour le public voyageur, en particulier en Colombie-Britannique.

Je suis pilote et propriétaire de ligne aérienne depuis 36 ans. Trois de mes fils sont aussi très actifs dans la compagnie. Mon fils Quentin est président depuis deux ans.

Dans sa forme actuelle, Pacific Coastal Airlines Ltd. a été fondé en 1987 à la suite d'une fusion avec Powell Air Ltd. et la division de Port Hardy d'Air B.C. Ces deux sociétés ont desservi la Colombie-Britannique pendant plus de 40 ans. Actuellement, Pacific Coastal Airlines dessert 11 grandes villes de Colombie-Britannique au moyen de vols réguliers avec en plus de 40 à 50 points d'arrêt facultatifs. Nous exploitons 26 appareils et employons entre 270 et 300 personnes, selon la saison.

Aux termes d'une entente conclue avec Canadien International et entrée en vigueur le 1er novembre 1997, Pacific Coastal Airlines est devenu «Partenaire canadien» et assurait le service du transport du courrier, des voyageurs et du fret entre Nanaimo et Vancouver pour le compte de Canadien International. Plus tard, d'autres destinations ont été rajoutées, à savoir Comox et Campbell River. Nous avons acheté trois appareils Short 360 et avons embauché certains employés de Canadien International, et cet arrangement fonctionnait bien pour tout le monde. Nous avions le code CP et transportions des passagers en transit de même que des voyageurs se rendant entre deux points desservis par des vols réguliers. L'accord conclu devait porter sur une période d'un an à la fois et être renouvelé automatiquement à moins de préavis contraire de 120 jours avant la date de renouvellement, fixée au 31 octobre.

Or, le 4 février de cette année, Canadien International nous a écrit pour nous informer de la résiliation du contrat à partir du 2 avril. Il y a eu des négociations avec Canadien International et Air Canada, mais les gens de Canadien International nous ont dit qu'ils ne pouvaient rien faire, et Air Canada nous a dit que cela ne



that they could not end the agreement until October 31 at the earliest.

It is clear, Madam Chairman, that Air Canada precipitated the breach of contract, and left us without the CP code and any flow-through passengers. Before April 2, two airlines competed on the Vancouver Island routes, both of them offering full code-share benefits to the public.

After April 2, Air Canada's partner, Air B.C., was the only air carrier flying between the main terminal in Vancouver International Airport and Comox, Campbell River and Nanaimo. Flow-through passengers who had booked on Canadian became passengers of Air Canada. They had no choice. Air Canada took advantage of its new monopoly position to deprive the travelling public of competition on these routes. Air Canada had been a competitor on those routes but, as of April 2, by an unlawful act, it became effectively the sole carrier. There was no competition.

This committee is examining Bill C-26 which is intended to prevent monopoly abuse in the airline industry. I am here to tell you that that abuse exists. Unless there is political will to see the law enforced, the abuse will continue. We are left with our three aircraft — which we purchased for the purpose of operating those routes — and our employees. At a meeting, we were told by a representative of Air Canada: "I guess you will have to sell some aircraft and if we, Air Canada, had all the market to ourselves, we could do very well." My response to them was that we bought the aircraft for these routes and that we would maintain them on the routes with or without the flow-through passengers. However, 82 per cent of all passengers are flow through. That means they connect in Vancouver and continue on a code-sharing airline beyond Vancouver. Separate fares to Vancouver from the Island are so much higher that we cannot hope to compete for the 82 per cent of the business that is flow through. At present, we are carrying on a no-frills business from the small south terminal of Vancouver International Airport. We have to bus the passengers to the main terminal at our expense. In effect, we have been allowed to compete for 18 per cent of the market.

From October 1999 until today, the Minister of Transport has repeatedly promised that the government will not tolerate anti-competitive behaviour. What happened to Pacific Coastal Airlines is "Exhibit A" in anti-competitive predatory behaviour. The Minister of Transport promised to prevent the very monopolistic conduct of Air Canada that took place. The minister made the following statements:

The government is committed to fostering as much competition in the airline industry as possible.

While energetic competition is to be encouraged, predatory behaviour cannot be tolerated.

les concernait pas vraiment. Nous leur avons fait valoir que les conditions du préavis n'avaient pas été respectées et qu'ils ne pouvaient pas résilier l'entente avant le 31 octobre, au plus tôt.

Il est clair, madame la présidente, qu'Air Canada a précipité une rupture de contrat et nous a laissés sans code CP et sans passagers en transit. Avant le 2 avril, deux lignes aériennes se livraient concurrence dans les réseaux de l'île Vancouver, et elles offraient toutes deux au public voyageur tous les avantages du partage des codes de vol.

Le 2 avril, Air Canada est devenu le seul transporteur assurant la liaison entre l'aérogare principale de l'aéroport de Vancouver et Comox, Campbell River et Nanaimo. Air Canada a fait mainmise sur Canadien International et forcé la rupture de contrat. Les passagers en transit qui avaient pris des billets sur Canadien International sont devenus des passagers d'Air Canada. Ils n'ont pas eu le choix. Air Canada a profité de sa nouvelle position monopolistique pour priver le public voyageur des avantages de la concurrence qui existait jusque là. Air Canada qui était auparavant un concurrent est devenu, le 2 avril, par un acte illégal, le seul transporteur dans les faits. Il n'y avait plus de concurrence.

Le projet de loi dont vous êtes saisis, soit le projet de loi C-26, vise à prévenir l'abus de monopole dans l'industrie du transport aérien. Je suis ici pour vous dire qu'il y a des abus. À moins qu'il n'y ait une volonté politique de faire respecter la loi, l'abus continuera. Nous nous retrouvons avec trois appareils — que nous avons achetés pour les exploiter sur ces réseaux — et des employés excédentaires. Lors d'une réunion, un porte-parole d'Air Canada nous a dit: «Je suppose que vous devrez vendre des appareils et si nous, Air Canada, avons tout le marché à nous seuls, nous pourrions très bien nous en tirer.» Je lui ai répondu que nous avions acheté les appareils pour exploiter ces liaisons aériennes et que nous continuerions de les y affecter, avec ou sans passagers en transit. Toutefois, 82 p. 100 de tous les passagers sont des voyageurs en transit. Cela signifie qu'ils prennent un autre vol à Vancouver et qu'ils poursuivent leur voyage à bord d'une ligne aérienne partageant les codes de vols. Les tarifs distincts pour aller de l'île à Vancouver sont tellement plus élevés que nous ne pouvons pas espérer livrer concurrence pour les 82 p. 100 de passagers en transit. Actuellement, nous offrons des vols secs à partir du petit terminal sud de l'aéroport international de Vancouver. Il faut transporter par autocar les passagers du terminal principal, à nos frais. En fait, on nous permet de livrer concurrence pour les 18 p. 100 du marché qui restent.

D'octobre 1999 jusqu'à aujourd'hui, le ministre des Transports a de nombreuses fois promis que le gouvernement ne tolérerait pas des agissements abusifs. Ce qui est arrivé à Pacific Coastal Airlines est la première preuve de pillage commercial anticoncurrentiel. Le ministre des Transports avait promis d'empêcher les abus de position monopolistique d'Air Canada qui ont eu lieu. Voici les déclarations qu'il a faites:

Le gouvernement a à coeur de favoriser la concurrence le plus possible dans l'industrie du transport aérien au Canada.

Bien qu'il convienne d'encourager une concurrence énergétique, l'agissement abusif ne peut pas être toléré.



The government will ensure that there are effective measures put in place for dealing with predatory behaviour in the airline industry.

Regardless of how things evolve, however, the government is intent on ensuring that the public interest remains paramount and is protected.

The government's response was that it agreed with the intent of the recommendation of the House of Commons standing committee which noted that the current Competition Act contains provisions to address some types of predatory behaviour. The response included an undertaking to strengthen the act and the result, honourable senators, is, of course, the bill before you.

There is no question but Air Canada is guilty of predatory behaviour and anti-competitive acts against Pacific Coastal. What Air Canada has done is a flagrant act of defiance of everything that it was intended to prevent, and places that airline in a confrontation position with this committee, the standing committee, the House of Commons, the Minister of Transport and the government as a whole.

The Canadian public was promised it could expect protection against the Air Canada monopoly. Obviously, Robert Milton is not getting the message.

The Canadian travelling public should know what they are facing now and will face in the future. Airline restructuring with only one dominant airline code remaining in Canada and an Air Canada monopoly flies in the face of the purpose of the existing Competition Act. We cannot take lightly the vulnerability of others to the monopolistic powers that Air Canada has. It is clear that Air Canada has acted beyond the bounds of the existing Competition Act, the law and government intentions, together with the spirit of the restructuring policy. When we examine the conduct of Air Canada, there is a defiance of what the government is seeking to achieve by the passage of Bill C-26.

The details and intended impact of the amendment to apply the definition of "anti-competitive act" includes the conduct of air carriers who are well known to you. In essence, the government intends to provide the bureau with strengthened legislation so that it can do its job. The public has been told it can rely on the Competition Bureau. The government is counting on the bureau to ensure that as much of the purpose of the Competition Act as possible will be maintained.

The conduct of Air Canada in wrongfully breaching or inducing the breach of the agreement regarding the Vancouver-Comox and the Nanaimo-Campbell River routes operated by Pacific Coastal and then carrying on with the operation of those very routes is an anti-competitive act and against the purpose of the act, either before or after its amendment by Bill C-26. We instructed our lawyer to meet with representatives of the Competition Bureau to find out if the bureau would do anything about Air Canada's wrongful act. The meeting of May 17, 2000, at the bureau's

Le gouvernement veillera à ce que des mesures efficaces soient mises en place pour contrer l'agissement abusif au sein de l'industrie du transport aérien.

Peu importe comment les choses évolueront, toutefois, le gouvernement a l'intention de veiller à ce que l'intérêt public continue de primer et soit protégé.

Dans sa réponse au rapport du comité, le gouvernement a dit qu'il souscrivait en principe aux recommandations du Comité permanent de la Chambre des communes, lesquelles énoncent les préoccupations que nous partageons, et a signalé que la Loi sur la concurrence actuelle renfermait des dispositions permettant de contrer certains types d'agissements abusifs. Le gouvernement s'est d'ailleurs engagé dans cette réponse à renforcer la loi et le résultat, honorables sénateurs, est le projet de loi à l'étude.

Il est incontestable qu'Air Canada est coupable d'agissements abusifs et anticoncurrentiels à l'égard de Pacific Coastal. Ce qu'Air Canada a fait est un acte flagrant de défiance à l'égard de tout ce qu'on souhaitait prévenir et place la compagnie aérienne dans une position de confrontation vis-à-vis du comité permanent, de la Chambre des communes, du ministre des Transports et du gouvernement tout entier.

On a promis à la population canadienne de la protéger contre le monopole d'Air Canada et celle-ci s'attendait, bien sûr, qu'on prenne les mesures requises. De toute évidence, quelqu'un a oublié d'en toucher un mot à Robert Milton.

Les voyageurs canadiens sont en droit de savoir quelle est exactement la situation et à quoi ils doivent s'attendre. La restructuration de l'industrie du transport aérien, qui donne lieu à un seul code dominant au Canada et accorde le monopole à Air Canada, va à l'encontre de la Loi sur la concurrence. Il ne faut pas prendre à la légère la vulnérabilité d'autres transporteurs au pouvoir monopolistique d'Air Canada. Il est clair qu'Air Canada a dérogé à la Loi sur la concurrence, à la loi et aux intentions du gouvernement, ainsi qu'à l'esprit de la politique de restructuration. Un examen de la conduite d'Air Canada permet de constater que le transporteur agit au mépris des objectifs que vise le gouvernement avec son projet de loi C-26.

Vous êtes déjà bien au courant des détails et de l'incidence prévue de la modification visant à inclure, dans la définition de «agissement anticoncurrentiel», les agissements des transporteurs aériens. Essentiellement, le gouvernement projette de modifier la loi de manière à la rendre plus musclée, donnant ainsi au Bureau les moyens de faire son travail. Le public s'est fait dire qu'il pouvait faire confiance au Bureau de la concurrence, et le gouvernement compte sur le Bureau pour qu'il voie dans la mesure du possible à l'application de la Loi sur la concurrence.

Air Canada, ayant violé ou fait violer l'accord concernant les liaisons Vancouver-Comox et Nanaimo-Campbell River qu'assure Pacific Coastal et ayant assuré lui-même ces liaisons, fait preuve d'agissements anticoncurrentiels contraires à l'objet de la loi, avec ou sans les modifications apportées par le projet de loi C-26. Nous avons chargé notre avocat de rencontrer les représentants du Bureau de la concurrence afin de déterminer si ce dernier avait l'intention de réagir aux actes répréhensibles d'Air Canada. Ont assisté à la réunion, tenue le 17 mai 2000 dans les locaux du

offices was attended by Mr. David Humphreys, our Ottawa public affairs representative; Mr. Richard Elliott, Mr. Richard Annan; and by our lawyer Mr. Kenneth Regier. It soon became clear to Mr. Regier that there was no such interest. The bureau's representatives were rejecting and side-stepping the issue, which was that there was an anti-competitive act as defined in the act and predatory behaviour as interpreted by the Minister of Transport and the Standing Committee on Transport. I now share the comments contained in an editorial that appeared in May 17, 2000 edition of the *Financial Post* which stated in part that:

Past failures to adequately police predatory pricing are not related to the weakness in the Competition Act itself. Rather, the Competition Bureau has failed over the past two decades to bring cases against predatory behaviour before the Competition Tribunal under existing legislation.

It went on to state:

In fact, a lack of enforcement — not weakness in the legislation — hinders actions against predatory practices.

These comments accurately describe today's bureau. When it was determined that the bureau would do nothing, its representatives were asked if they would at least call or write Air Canada, but even that was denied.

We support Bill C-26, but only in the context of some entity actually enforcing the bill's intent after it becomes law. In your deliberations I would urge you to consider the practical manner of enforcement. Perhaps you would consider another board or agency, or even the Department of Justice.

I suggest you broaden your study to investigate for yourselves an actual example of predatory behaviour and an anti-competitive act. Ask why Air Canada forced a breach of contract and knocked an airline off the routes it was flying so the travelling public would have no meaningful choice. Better still, ask the board of Air Canada why the directors allowed this to happen.

I believe that the work of the government in trying to protect the consumer and companies such as Pacific Coastal Airlines is a credit to Canada as a whole. It is our hope that these intentions will be honoured by action.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Smith.

Mr. Davis, would you proceed, please?

**Mr. Bob Davis, President, First Air:** Thank you for the opportunity to appear before you on this important issue of the proposed legislation concerning airline industry restructuring. Owned 100 per cent by the Inuit of Nunavik, First Air is both Canada's largest aboriginal-owned airline and the largest northern scheduled air carrier. Employing over 1,000 people, many of whom live and work in Canada's North, First Air provides essential air services to 26 remote communities, most of which are

Bureau, M. David Humphreys, notre représentant en affaires publiques à Ottawa, MM. Richard Elliott et Richard Annan et notre avocat, M. Kenneth Regier. Ce dernier s'est vite aperçu que le Bureau ne manifestait aucune volonté d'agir. Les représentants du Bureau ont rejeté et contourné la question, ne voyant ni agissement anticoncurrentiel au sens de la loi, ni agissement abusif, tel qu'expliqué par le ministre des Transports et le Comité permanent des transports. Permettez-moi maintenant de vous citer des passages de l'éditorial paru dans l'édition du *Financial Post* du 17 mai 2000. On pouvait lire notamment:

Ce ne sont pas les lacunes de la Loi sur la concurrence qui expliquent le peu de mesures prises à l'égard des prix d'éviction. C'est plutôt le Bureau de la concurrence qui, depuis vingt ans, néglige de porter devant le Tribunal de la concurrence, en vertu de la loi existante, les causes d'agissements abusifs.

On ajoute plus loin:

En fait, les mesures prises contre les pratiques abusives sont rares non pas parce que la loi comporte des faiblesses, mais bien parce qu'elle n'est pas appliquée.

Ces commentaires décrivent de façon très juste le Bureau aujourd'hui. Lorsqu'il est devenu évident que le Bureau ne ferait rien, on a demandé à ses représentants si au moins ils appelleraient Air Canada ou lui écriraient, ce qui a aussi été rejeté.

Nous appuyons le projet de loi C-26, mais uniquement parce que nous estimons qu'il est important d'avoir une identité qui fera respecter l'intention de cette mesure législative une fois qu'elle aura force de loi. Je vous demanderais de prendre en considération, lors de vos délibérations, la façon pratique de mettre la loi à exécution. Peut-être qu'il existe un autre office ou agence qui pourrait faire le travail à la place du Bureau de la concurrence.

Je vous encourage à élargir la portée de votre étude et à vous pencher sur un cas d'agissement abusif et de pratique anticoncurrentielle. Essayez de savoir pourquoi Air Canada a forcé une rupture de contrat, obligé un transporteur à abandonner les routes qu'il desservait et enlevé tout choix aux voyageurs. Mieux encore, demandez au conseil d'Air Canada pourquoi les directeurs ont accepté qu'une telle chose se produise.

J'estime que les efforts du gouvernement pour protéger les consommateurs et les entreprises comme Pacific Coastal Airways font honneur au Canada. Nous espérons que ces nobles intentions se traduiront par des gestes concrets.

**La présidente:** Merci, monsieur Smith.

Monsieur Davis, voulez-vous présenter votre exposé?

**M. Bob Davis, président, First Air:** Je vous remercie de nous donner l'occasion de présenter nos vues sur l'enjeu important que représente le projet de loi visant la restructuration du transport aérien. Appartenant entièrement aux Inuits du Nunavik, First Air est à la fois la plus grande des compagnies aériennes détenues par un groupe autochtone et le plus gros transporteur nordique. First Air emploie plus de 1 000 personnes, qui vivent et travaillent dans le Nord canadien, et fournit des services essentiels de



not accessible by any other mode of transportation. Scheduled air service in the North is a necessity, certainly not a luxury.

Considering the operating territory of First Air, the focus of our attention is to protect the interests of the northern aviation industry and our stakeholders from what can certainly be characterized as a southern airline industry restructuring process.

It is our understanding that the proposed legislation was developed primarily to protect the public interest in light of a new dominant airline emerging from the restructuring process. While the legislation may have been intended to be straightforward, it includes many complex issues, and unnecessarily impacts almost every airline in Canada.

We do not oppose new legislation. However, we also believe the North deserves special consideration, given the essential nature of air services throughout the region. First and foremost, the new legislation must ensure that a level playing field for competitive activity is maintained such that consumer demand and competitive business control the market and not this legislation.

Time does not permit us to discuss all of the topics we would like to raise today, but I will outline several of our key points.

First, I will deal with the proposed amendment to section 66 concerning unreasonable fares. The proposed amendments on the review of fares complicate further an already undefined and subjective review process. Our company is one of the few airlines in Canada that has gone through a passenger fare complaint review under the existing legislation. Although we received a favourable ruling on our fares, it was clear from this first-hand experience that, with no defined process, no rules regarding confidentiality, no objective decision criteria, none of the parties involved — that is, neither the complainant, the Canadian Transportation Agency, nor ourselves — was satisfied with the process. Please remember that this unproductive exercise was carried out under existing legislation and reviewing only a single fare type.

It is now proposed that the agency not only respond to complaints but also initiate investigations on its own and review all passenger fare and cargo rates — all still without a defined process or list of specific information and format to be supplied in order to conduct such review. Air carriers offer a multitude of fare ranges, seat sales and seat allocations that are in constant flux to meet market demands. As a result, a much more complex fare review process will be necessary. With this increasing complexity will come more uncertainty on many aspects of air carrier pricing, record keeping and retention, and complaint response requirements.

We believe it is incumbent upon the agency to provide clear and concise guidelines prior to this legislation being passed into law on how it proposes the practical use of this broad range of new powers.

transport aérien à 26 communautés éloignées, dont la plupart ne sont accessibles que par avion. Dans le Nord, le service aérien n'est pas un luxe, mais bien une nécessité.

Vu le territoire qu'exploite First Air, notre attention porte ici sur la protection des intérêts des transporteurs nordiques et de nos actionnaires dans ce processus de restructuration évidemment destiné au sud du pays.

Nous soutenons en effet que le projet de loi a été élaboré surtout pour protéger l'intérêt public de l'émergence d'un transporteur dominant par suite de la restructuration. L'intention était sans doute bien fondée, mais le projet de loi soulève des questions complexes et entraîne des impacts inutiles sur chacun des transporteurs aériens du Canada.

Nous ne nous opposons pas à la nouvelle loi, mais nous croyons toutefois que le Nord mérite une considération particulière vu la nature essentielle des services aériens dans toute cette région. Tout d'abord, la nouvelle loi doit assurer le maintien d'un niveau équitable de concurrence de sorte que le marché se règle sur la demande des consommateurs et la concurrence commerciale et non pas sur la législation.

Le temps ne nous permet pas de soulever ici tous les points dont nous aimerions traiter, mais les grandes questions suivantes ont retenu notre attention.

Mentionnons d'abord les prix excessifs, à l'article 66. Les modifications prévues pour l'examen des tarifs compliquent encore davantage un processus déjà subjectif et flou. First Air est l'une des rares compagnies aériennes du Canada ayant été assujettie à un examen par suite de la plainte d'un passager en vertu de la loi existante. La décision rendue nous a été favorable, mais l'expérience nous a clairement montré qu'en l'absence d'un processus bien défini, de règles sur le caractère confidentiel des renseignements et des critères objectifs de décisions, aucune des parties — ni le plaignant, ni l'Office du transport du Canada, ni First Air — n'était satisfaite du processus. Nous rappelons que cet exercice utile a été exécuté en vertu de la loi actuelle afin d'examiner un seul type de tarif passager.

On propose maintenant que l'Office réponde non seulement aux plaintes, mais entreprenne aussi ses propres enquêtes et examine tous les tarifs applicables aux passagers et au fret, cela sans définir le processus, ni même préciser la liste et le format des renseignements à fournir afin de mener un tel examen. Les transporteurs offrent maintes gammes de tarifs, de soldes et d'allocation de places qui fluctuent au gré du marché. Par conséquent, il faudra instaurer un processus bien plus complexe pour examiner les prix. Cette complexité accrue entraînera plus d'incertitudes pour ce qui concerne bien des exigences au regard de l'établissement des prix, du maintien et de la conservation des registres, et des réponses aux plaintes.

Il incombe à l'Office de fournir, avant l'adoption de la loi, des lignes directrices claires et concises sur la manière dont il entend, dans la pratique, exercer cette vaste gamme de nouveaux pouvoirs.



Our recommendation on passenger fares is that clause 4, as it deals with section 66, should be amended to ensure that review criteria contemplated remain restricted to basic fares only. The agency must also provide a clearly defined review process and information required for all basic fare investigations. Furthermore, the agency powers should be reduced to complaint response only.

Second, I will deal with the proposed amendment to section 66 as it relates to cargo rates. Making cargo rates subject to review under this clause is untenable. How, possibly, does the government expect the agency to conduct a consistent review or comparison model on our company's cargo rates when over 90 per cent of our cargo is unidirectional, that is, full airplanes northbound and empty airplanes southbound.

We operate four types of aircraft that are capable of being configured in over 38 different passenger and cargo arrangements. These arrangements are routinely reconfigured en route and on multi-stop, turboprop routes.

There is also no evidence that monopoly cargo markets exist in Canada to any great extent and competition, especially in our markets, remains at vicious levels where those markets can support more than one carrier and even those that do not. Our recommendation is that clause 4 as it relates to section 66 should be amended to remove all reference to cargo rates.

Third, I will deal with clause 3 which amends section 64 concerning the discontinuance of service. While in general we support the position presented to you earlier by our industry representative, the Air Transport Association of Canada, we feel the northern environment requires some special attention. Freedom to compete and target-specific routes on a seasonal basis or otherwise in a southern market may be fine where you have a sizeable market where you can stimulate new traffic. WestJet is a master of this concept and should have the flexibility to continue to do so. However, northern markets are thin and remote. In order to survive, one must find the right balance of frequency, passenger-cargo mix, network pattern and so on. Our experience has demonstrated that subjecting individual smaller markets to cherry-picking by other carriers, unconcerned with the overall affect on the region does not stimulate new traffic, but simply splits the available traffic and destabilizes the market without any long-term benefit to the consumer.

Without strong market exit provisions, northern markets will be exposed to unreliable or inconsistent levels of service.

Our recommendations on discontinuance of service are that section 64 should be amended to include stringent market exit, or, in the reverse, market entrance conditions to be applied in the form of term commitments, financial fitness tests or otherwise on northern markets.

I will not turn to the subject of the letter of undertaking relating to service to small communities. It is with disgust that we view proposed amendment to the legislation. Without a doubt, the most

Nous recommandons que l'article 4, qui traite de l'article 66, soit modifié pour assurer que les critères d'examen demeurent restreints aux tarifs de base. L'Office doit fournir un processus d'examen clairement défini de même qu'une liste précise d'information pour toute enquête sur les tarifs de base. Les pouvoirs attribués à l'Office devraient se limiter à répondre aux plaintes.

Passons maintenant aux tarifs de fret. L'idée d'assujettir les tarifs de fret au processus d'examen, comme le veut l'article 66, est insoutenable. Comment le gouvernement peut-il même envisager que l'Office puisse mener un examen constant ou effectuer des comparaisons de nos tarifs de fret alors que 90 p. 100 du volume que nous transportons est unidirectionnel, c'est-à-dire, pleine cargaison en direction nord, et soutes vides en direction sud?

Nous exploitons quatre appareils combinés qu'on peut transformer en 38 configurations passagers/fret, sans compter qu'un aménagement donné peut être reconfiguré en transit sur une route à multiples arrêts.

Par ailleurs, rien ne prouve l'existence d'un monopole des marchés du fret au Canada, et la concurrence demeure farouche sur tous les marchés desservis par plus d'un transporteur. Nous recommandons que l'article 66 soit modifié et que tout renvoi à l'examen des tarifs de fret par l'Office soit rayé du projet de loi.

Passons maintenant à l'article 3, qui vise à modifier l'article 64 où il est question de la suppression de services. Nous appuyons en général la position présentée par les représentants de notre industrie, soit l'Association du transport aérien du Canada, mais à notre avis, le milieu nordique exige une considération particulière. La liberté de soutenir la concurrence et de cibler des routes précises, sur une base saisonnière ou autrement, est peut-être bien acceptable dans le sud du pays, où se trouve un marché considérable et où l'on peut stimuler le développement du trafic. À vrai dire, WestJet est passée maître dans l'application d'un tel concept et devrait avoir toute liberté en ce sens. Les marchés du Nord, cependant sont minces et éloignés. Pour y survivre, il faut trouver le juste équilibre entre la fréquence des vols, le mélange passagers/fret, le réseautage, ainsi de suite. Notre expérience nous enseigne que d'assujettir les petits marchés individuels aux quatre volontés de transporteurs qui n'entendent pas vraiment desservir la région ne stimule pas le développement du trafic, mais divise simplement les trafics existants et déstabilise les marchés, sans que le consommateur n'en tire de bénéfices à long terme.

En l'absence de dispositions solides sur la sortie d'un marché, le milieu nordique sera exposé à des niveaux de service peu fiables et incohérents.

Nous recommandons que l'article 64 soit modifié de manière à y inclure des conditions sévères sur la sortie de marché, ou à l'inverse, l'entrée sur un marché, conditions qui peuvent notamment s'appliquer par le biais d'engagements à terme, de tests de stabilité financière, ainsi de suite.

J'aimerais maintenant vous parler de la lettre d'engagement qui traite des services offerts aux petites communautés. Nous trouvons cette modification révoltante. Il ne fait aucun doute que le service

significant piece of new legislation that will have a material impact on First Air is contained in this area.

First Air strongly opposes as highly discriminatory that part of the December 21, 1999 letter of undertaking subtitled "service to small communities" and approved by the government and also forming part of the new legislation.

Within this undertaking, our principal competitor is specifically named and is provided legislative protection for a period of three years under the guise of "service to small communities." This reference is unacceptable given that First Air currently provides a regularly scheduled year-round service, as it has for the past 50 years, to all of those small communities served by our competitor, with one exception.

This undertaking has more to do with commercial support by Air Canada to our competitor than the provision of air service to small communities; it has absolutely nothing to do with that.

Questions arise as to why the government appears unconcerned with First Air's service to 26 of Canada's smallest northern communities in that it did not consider including our company in this undertaking, notwithstanding the pre-existing knowledge of a commercial agreement between First Air and Air Canada. The entire situation is absolutely inconceivable to us, to be honest.

We operate in a competitive marketplace. First Air does not have and does not want legislative protection. We want a level playing field for our competition, and we do not agree that our competition and their employees should be able to hide behind legislation and backroom deals while we fly at our own risk to remote communities throughout the North as we have for many years.

Why should our employees, many of whom are Inuit, work without the legislative protection the government is willing to provide our competitors? What we have here is a situation with a different concept, but very similar to that described by Mr. Smith, save and except it is worse, given that our competitor is named in the bill to be protected.

Our recommendation for service to small communities is that the letter of undertaking must be amended, and it is provided for that the minister can amend that letter, to remove all reference to air carriers specifically named, or reduce the commercial support duration to a more reasonable time period.

I cannot emphasize enough the importance of reliable and efficient air service for Canada's North. I invite honourable senators to visit the northern communities, to see firsthand the impact of air service on people's daily lives. There is much territory to cover for a relatively small market.

I trust honourable senators will consider the recommendations put forward today, particularly our comments on service to small communities. We have made our commitment to service small communities by growing our business in Canada's North for over 53 years. I make an appeal to you to ensure that this legislation

aux petites communautés est celui qui souffrira le plus des impacts de la nouvelle législation.

First Air s'oppose fermement, parce qu'elle la considère discriminatoire, à la partie sous-titrée «services aux petites communautés» de la lettre d'engagement du 21 décembre 1999 que le gouvernement a approuvée et qui a été intégrée à la nouvelle loi.

Cet engagement nomme notre principal concurrent et lui confère la protection de la loi pendant trois ans sous prétexte de servir les petites communautés. Cette mention est inacceptable étant donné que First Air fournit présentement, comme elle le fait depuis 50 ans, des vols réguliers à l'année longue à ces petites communautés, avec la seule exception desservie par notre principal concurrent.

L'engagement relève davantage du soutien commercial consenti par Air Canada à nos concurrents que de la fourniture de service aux petites communautés.

On peut se demander pourquoi le gouvernement semble indifférent au sort des 26 petites communautés nordiques desservies par First Air et pourquoi il n'a pas envisagé que notre compagnie fasse partie de l'engagement en question, même si le gouvernement savait qu'une entente liait First Air et Air Canada à cet égard. La situation est trop inconcevable pour être honnête.

Nous sommes en activité dans un marché soumis à la concurrence. First Air n'est pas protégée par la loi et ne veut pas l'être non plus. Nous voulons par contre soutenir la concurrence sur un terrain égal; nos concurrents et leurs employés ne sauraient invoquer la loi et les transactions d'antichambre pendant que nous volons à nos propres risques vers les communautés éloignées et dispersées dans tout le Nord, comme nous l'avons fait depuis bien des années.

Et pourquoi nos employés, dont un grand nombre sont inuits, devraient-ils travailler sans la protection législative que le gouvernement est disposé à offrir à nos concurrents? Le concept est différent, mais la situation est similaire à celle décrite par M. Smith et même pire, étant donné que notre concurrent est nommé dans le projet de loi et protégé par celui-ci.

Nous recommandons que la lettre d'engagement soit modifiée, et le ministre peut la modifier, afin d'en retirer tous les transporteurs qui y sont nommés ou de ramener la durée de l'appui commercial consenti à une période plus raisonnable.

Je ne saurais trop insister sur l'importance que prennent des services de transport aérien efficaces et fiables dans le Nord canadien. Si cela vous intéresse, je vous invite à venir y visiter les communautés et à constater personnellement l'impact du transport aérien sur la vie quotidienne des gens. Il faut couvrir un vaste territoire pour servir un marché relativement petit.

J'espère que les honorables sénateurs retiendront les recommandations ici présentées, en particulier les commentaires sur les services aux petites communautés. Nous nous sommes engagés à servir ces communautés en développant notre entreprise dans le Nord canadien depuis 53 ans. Je m'en remets à vous pour



allows us to continue with this development and not risk the employment of Inuit throughout the North. Thank you.

**The Chairman:** Some have argued that the government should raise the restrictions on foreign ownership to allow small airline companies access to greater capital, from 25 per cent to maybe 49 per cent. This can be done by way of regulation. It is not provided for in the legislation itself. What is your view on that?

**Mr. Smith:** I think you should raise the figure. Twenty-five per cent is not enough. Our markets are too thin. It is not that relevant for small carriers, but it certainly would have been relevant for Canadian Airlines, and it would certainly be relevant for Canadian Regional Airlines which I understand is to be sold, but nobody knows what price is being asked.

Without some foreign ownership, I do not think we can sustain ourselves. Foreign ownership will give us the cross-border feed by code share with American carriers or whatever else. Without some other code share, companies like Canadian Regional Airlines, if they stay on their own, will never sell. It will not happen. You must have a connection to AMR, United or some entity like that. We must have some feed.

No one in Canada will put up some money to buy that airline unless that is in place. A foreign owner would do that to get the benefit of the feed from another market. It would open up the doors.

**Mr. Davis:** Access to capital is not a huge issue for our particular company. It is more driven by how much capital the business can generate.

I believe most companies our size or smaller would have a difficult time attracting foreign ownership because of our small niche markets. We are of no interest to foreign owners.

It may help carriers like WestJet where there is a good history, where there is a significant amount of growth, and where there is a new market. Those questions are probably better directed at the companies like WestJet and Canadian Regional Airlines.

I do not know if it would help small companies very much. Although it certainly would give us more flexibility. I believe it would probably help the "mid-cap" companies, if you wanted to call them that — the WestJets and the Canada 3000s.

**Senator Forrestall:** Both of you have taken quite a swipe at the Competition Bureau which is a bit of a surprise to me because, in the long term, you will find them to be among your best allies. Far be it from me to defend the bill.

The government can pass whatever legislation it wants and be as well-intentioned as possible in trying to protect the public, but if the Competition Bureau, as it is currently formed and staffed, will not enforce the law, the government is wasting its time.

assurer que la loi nous permette de poursuivre ce développement et de maintenir les emplois des Inuits dans tout le Nord du pays. Merci.

**La présidente:** Certains soutiennent que le gouvernement devrait augmenter les limites quant aux droits de propriété étrangers et les faire passer de 25 p. 100 à peut-être 49 p. 100 pour permettre aux petites compagnies aériennes d'avoir accès à plus de capital. Cela se ferait par voie de règlement. Il n'en est pas question dans le projet de loi lui-même. Que pensez-vous de cette suggestion?

**M. Smith:** Il faudrait augmenter le plafond, car 25 p. 100, ce n'est pas beaucoup. Nos marchés sont trop minces. Ce n'est pas tellement important pour les petits transporteurs, mais cette solution aurait pu aider Canadien International, et pourrait être utile à Canadien Régional qui, si j'ai bien compris, doit être vendue, sauf que personne ne connaît le prix demandé.

Nous ne pouvons pas poursuivre nos activités sans participation étrangère. Celle-ci nous permettra d'avoir accès au trafic d'apport transfrontalier grâce au partage de codes avec les transporteurs américains, par exemple. Sans ce partage de codes, les compagnies comme Canadien régional ne trouveront jamais preneur. Jamais. Vous devez être relié à AMR, United ou une autre entité. Nous devons avoir un accès au trafic d'apport.

Personne au Canada n'acceptera d'acheter cette compagnie aérienne si cet accès n'est pas assuré. Par contre, un acheteur étranger accepterait de le faire dans le but d'avoir accès au trafic d'apport d'un autre marché. Cette transaction lui ouvrirait des portes.

**M. Davis:** Ce qui nous intéresse surtout, ce n'est pas l'accès au capital, mais plutôt le capital que génèrent nos activités.

La plupart des compagnies de taille comparable à la nôtre ou plus petites auraient de la difficulté à attirer des capitaux étrangers parce que notre marché à créneaux est plus petit. Nous n'intéressons pas les investisseurs étrangers.

La situation est différente pour les transporteurs comme WestJet, qui a une bonne feuille de route, qui connaît une croissance importante et qui exploite de nouveaux marchés. Il serait peut-être préférable de poser ces questions à WestJet et à Canadien régional.

Je ne sais pas si cela serait aiderait vraiment les petits transporteurs. Nous aurions certainement plus de flexibilité, mais je pense que les transporteurs moyens comme WestJet et Canada 3000 en profiteraient plus.

**Le sénateur Forrestall:** Vous avez tous les deux attaqué le Bureau de la concurrence, ce que je trouve étonnant, car à long terme, vous allez constater qu'il figure parmi vos meilleurs alliés. Toutefois, loin de moi l'idée de défendre le projet de loi.

Le gouvernement peut adopter toutes les mesures législatives qu'il veut et essayer par tous les moyens possibles de protéger le public, mais cela ne donnera rien si le Bureau de la concurrence, dans sa forme actuelle, n'applique pas la loi.



I believe there is some merit in the bill in that it will give to the Competition Bureau the type of clout it requires to lay criminal charges. With the peculiar immunity we have here, that is something the Competition Bureau would need to look at immediately upon passage of this bill. I recognize, however, that does not do what you want done. The predatory action is regrettable; indeed, it is down right criminal.

My concern is that perhaps the activity of the bureau has been limited or ham-strung up until now by legislation that has not allowed it to do what apparently has had to be done.

Recently, we discussed WestJet's entry into Eastern Canada, specifically into the Moncton market. The deputy chair of the Competition Bureau told us that, had the legislation before us been in effect, he would have looked into possible criminal charges against Air Canada for its action to oversell seats and underprice WestJet in Moncton, after years of benign neglect. His view of the situation was that Air Canada saw someone nibbling at a little piece of cheese in the corner, and they felt they had no right to do that. I agree with him.

I am suggesting that the bill does extend quite a bit of clout. Mr. Davis, I appreciate your difficulty, but do you not see anything in the bill that will strengthen your position? Is there nothing in the bill that would give greater protection to your operations?

Fifty-three years is a long time in the market. I dabbled in it for a few years myself, and found it to be a bottomless pit. It is, believe me, unless you can manipulate the situation and do certain things.

Do you not see anything useful in the bill in the sense that it will give to the Competition Bureau a far greater mandate and a stronger legislative position from which to act? The question of the level of the penalties is a moot one in that it is debatable, and perhaps it is too small considering the incidence of predatory action.

**Mr. Davis:** From our standpoint I do not believe that we are taking a shot at the Competition Bureau. They have been proactive throughout the process. They have been open and they have listened to us. We have no problem with much of the bill. In fact we could live with it in its entirety except for the inclusion of the letter of understanding struck between two of our principal competitors in a backroom deal. I am referring to Transport Canada and Air Canada.

We have a commercial agreement with Air Canada. They have a commercial agreement with Canadian airlines. Tomorrow when this bill is passed, if Air Canada breaks an agreement with a competitor, a jail penalty and a fine of \$5 million can be imposed. If First Air breaks an agreement or does anything to them, the matter will be dragged through the courts. They have complete legislative protection for their employees. They cannot lay off any of their employees who were formerly Canadian Airlines employees. All their employees are protected. They all live in the south. First Air employs 450 people who live in the North where it is difficult to find jobs. Many are Inuit. Can First Air compete against this? It is a matter of: "If you break their rules, you go to

Le projet de loi a ceci d'avantageux qu'il va donner au Bureau de la concurrence le pouvoir de porter des accusations criminelles. Je trouve ce régime d'immunité bizarre, et le Bureau de la concurrence devra se pencher là-dessus dès que le projet de loi sera adopté. Je sais toutefois que cela n'est pas cela que vous recherchez. Ces agissements abusifs sont regrettables, voire criminels.

Ce que je déplore, c'est que le Bureau n'a peut-être pas pu agir comme il le voulait parce que la loi, semble-t-il, ne lui permettait pas de faire ce qu'il devait faire.

Nous avons discuté récemment de l'arrivée de WestJet dans l'Est canadien, de son entrée, notamment, sur le marché de Moncton. Le vice-président du Bureau de la concurrence nous a dit que si le projet de loi dont nous sommes saisis avait été en vigueur, il aurait peut-être pu porter des accusations au criminel contre Air Canada qui, après avoir négligé ce marché pendant des années, s'est mise à faire de la survente et à vendre ses billets moins cher que WestJet, à Moncton. À son avis, Air Canada n'avait pas le droit d'agir de la sorte et je suis d'accord avec lui.

Le projet de loi accorde effectivement des pouvoirs plus vastes au Bureau. Monsieur Davis, je comprends la situation difficile dans laquelle vous vous trouvez, mais n'y a-t-il rien dans le projet de loi qui vous permette de renforcer votre position? De bénéficier d'une plus grande protection?

Desservir un marché depuis 53 ans, c'est long. J'ai moi-même tâté le terrain pendant quelques années, et j'ai constaté que c'était un vrai gouffre. C'en est un, sauf si vous pouvez, par certains moyens, tourner la situation à votre avantage.

Ne voyez-vous rien de positif dans le projet de loi et ne croyez-vous pas qu'il va donner au Bureau de la concurrence un mandat plus vaste, des pouvoirs législatifs plus solides? La question des amendes à imposer est discutable, et peut-être celles-ci ne sont-elles pas assez élevées compte tenu des agissements abusifs qui ont lieu.

**M. Davis:** Je ne crois pas avoir attaqué le Bureau de la concurrence. Il a adopté une attitude proactive tout au long du processus. Il a été ouvert et il nous a écoutés. Nous sommes d'accord avec le projet de loi dans l'ensemble. En fait, nous pourrions très bien nous y adapter, sauf pour ce qui est de la lettre d'engagement signée par deux de nos principaux concurrents derrière des portes closes. Je fais allusion à Transport Canada et Air Canada.

Nous avons conclu une entente commerciale avec Air Canada, qui en a conclu une avec Canadien International. Demain, si le projet de loi est adopté et qu'Air Canada rompt l'engagement conclu avec un concurrent, elle se verra infliger une peine d'emprisonnement et une amende de 5 millions de dollars. Si First Air rompt un engagement ou fait quoi que ce soit, l'affaire sera portée devant les tribunaux. Air Canada bénéficie d'une protection législative complète à l'égard de ses employés. Elle ne peut mettre à pied des employés qui travaillaient anciennement pour Canadien international. Tous ses employés sont protégés. Ils vivent tous dans le Sud. First Air emploie 450 personnes qui vivent dans le Nord, où il est difficile de trouver des emplois. Bon

jail. If they break our rules, the penalty will be duked out commercially." We know which way it is going to go.

**Mr. Smith:** I did not come here to take shots at the Competition Bureau. I certainly did not start out to do that a couple of weeks ago when we brought our case before the Competition Bureau. However, the lack of interest by the Competition Bureau has led me to take shots at them.

Their reason for inaction is that the alternative of Canadian Airlines going broke was a much worse prospect. That is not what I want to hear from the Competition Bureau.

**Senator Perrault:** Hear, hear!

**Mr. Smith:** It is not their place to tell me that. I had a contract, and it was breached by a third party. That is a tort, sir.

I do not expect this committee to deal with that. We will litigate that ourselves. However, the capability of passengers travelling to and from Vancouver Island has been severely hampered. Not only did Air Canada precipitate the breach of this contract, they doubled the capacity that they were operating on those routes. That is predatory behaviour.

I have one other short question, if I may — and I am not being facetious because I don't know much about the Competition Bureau B — but can anyone tell me if the Competition Tribunal has ever imposed sanctions against any party?

**Senator Perrault:** That is a good question.

**Mr. Smith:** I read in the newspaper that they have not done it in 20 years.

**The Chairman:** We will have to check that.

**Senator Forrestall:** Let me attempt to respond to that. I do not think that they have, but I do not think that is because of any lack of will to intervene where intervention seemed necessary but, rather, because of a lack of adequate legislation.

If they do not have a legislative position to work from, it is pretty difficult for them to pursue a matter. I asked the question because this bill, if I understand it correctly, does give them some teeth to act. If you were to ask the same question a year from now, and the answer were to be no, I would be 100 per cent on your side. Then they would be failing to act when they had the tools with which to act.

I happen to have a regard for the bureau because I believe that it will be able, in a much more compact period of time, to take corrective steps. It will be able to do whatever is necessary, including initiating criminal proceedings, issue cease and desist orders, and have the ability to demand that an order be varied. They could threaten that, if the order were not changed within 24 hours, the company would be penalized. The board will now have that kind of authority. This government is remiss and

nombre sont Inuits. Est-ce que First Air peut soutenir la concurrence dans ces circonstances? La situation est la suivante: «Si vous ne respectez pas leurs règles, vous allez en prison. S'ils ne respectent pas nos règles, ils se verront imposer des sanctions de nature commerciale.» Nous savons comment les choses vont se passer.

**M. Smith:** Je ne suis pas venu ici pour attaquer le Bureau de la concurrence. Ce n'est pas ce que j'ai fait il y a quelques semaines quand j'ai soumis notre cas au Bureau de la concurrence. Toutefois, c'est son manque d'intérêt qui m'a amené à le critiquer.

Il a expliqué son inaction par le fait que la situation de Canadien International, qui risquait de faire faillite, était pire que la nôtre. Ce n'est pas ce que je veux entendre du Bureau de la concurrence.

**Le sénateur Perrault:** Bravo!

**M. Smith:** Ce genre de commentaire est déplacé. J'avais un contrat et il a été rompu par une tierce partie. Il s'agit là, monsieur, d'une infraction.

Je ne m'attends pas à ce que le comité se penche là-dessus. Nous nous occuperons de ce dossier nous-mêmes. Toutefois, les gens qui font la navette entre le continent et l'Île de Vancouver n'ont plus de choix. Non seulement Air Canada a-t-elle précipité la rupture du contrat, mais elle a doublé le nombre d'avions qui desservent ces routes. Il s'agit là d'agissements abusifs.

J'ai une autre brève question à poser, si je puis me permettre — et je ne cherche pas à être ironique parce que je ne sais pas comment fonctionne le Bureau de la concurrence — mais quelqu'un peut-il me dire si le Tribunal de la concurrence a déjà sévi contre quelqu'un?

**Le sénateur Perrault:** C'est une bonne question.

**M. Smith:** J'ai lu dans les journaux qu'en 20 ans, il n'a imposé aucune sanction.

**Le président:** Nous allons vérifier cela.

**Le sénateur Forrestall:** Je vais essayer de répondre à la question. Je ne crois pas qu'il ait imposé des sanctions, mais ce n'est pas par manque de volonté, mais parce qu'il n'avait pas de loi bien structurée sur laquelle s'appuyer.

Il n'a pas de cadre législatif sur lequel s'appuyer, de sorte qu'il est difficile pour lui de donner suite à un dossier. J'ai posé la question parce que ce projet de loi, si j'ai bien compris, lui donne certains pouvoirs. Si vous posiez la même question dans un an et que la réponse était non, alors je serais tout à fait d'accord avec vous. On pourrait l'accuser de ne pas intervenir alors qu'il a les outils pour le faire.

J'ai un certain respect pour le Bureau parce que j'estime qu'il sera en mesure d'intervenir dans un délai beaucoup plus raisonnable. Il pourra prendre les mesures qui s'imposent, y compris intenter des poursuites au criminel, émettre des ordonnances d'interdiction et en demander la modification. Il pourra menacer la compagnie de sanctions si elle ne se conforme pas à la nouvelle ordonnance en 24 heures. Le Bureau aura maintenant ce pouvoir. Le gouvernement, ainsi que ceux qui l'ont



previous governments were remiss in not being able to foresee the characteristics of flying in Canada today.

This is the new millennium, and we need new rules. They must effectively protect those who do the work, and who are safe operators.

**The Chairman:** We have the proposed legislation before us, and regulations will be tabled, although we do not have those yet.

**Senator Roberge:** Do you have a copy of the regulations that were deposited yesterday by the Competition Bureau?

**Mr. Smith:** We do not have them. I only have Bill C-26.

**The Chairman:** We can provide you with a copy of the regulations.

**Mr. Smith:** I am gratified with what is contained in the bill and I hope that the law will be applied.

**Senator Roberge:** The regulations will strengthen the legislation.

**The Chairman:** We can provide both of you with the regulations that were tabled yesterday. The document is in the public domain.

**Senator Kirby:** Mr. Smith, would you ask your lawyer to consider those draft regulations and let us know whether they solve some of the problems you raise? My sense is that they do, but fortunately, I am not a lawyer. I realize that you cannot answer that question now, but we would appreciate it if he would drop us a note.

**Mr. Smith:** I will do that.

**Senator Callbeck:** I have two questions, Mr. Davis. You mentioned that First Air flies into 26 remote areas. That certainly provides a very necessary service in the North.

On how many of those routes do you have competition?

**Mr. Davis:** We have competition on pretty much all of the jet network, save for Resolute Bay, which we only go to three times a week. All of the jet routes are 100 per cent competitive. On the turboprop routes, it is roughly about 80 to 85 per cent competitive, and on the 15 per cent that does not have scheduled competitive service, there is Charter activity that creates competition in those markets. For the most part, it is all competitive.

**Senator Callbeck:** Do you make money on all these routes?

**Mr. Davis:** No. We have built our business on trying to provide a broad route network throughout the North, because we want to be what we call "the one-stop transportation solution." A shipper or passenger can come to us to fly to any destination in the North. Customers do not have to go to two or three different carriers. On some routes we do not do very well.

précédé, a été négligeant en ce sens qu'il n'a pas été en mesure de prévoir l'état dans lequel se trouverait le transport aérien au Canada aujourd'hui.

Nous sommes entrés dans un nouveau millénaire, et il nous faut de nouvelles règles. Celles-ci doivent protéger de façon efficace les travailleurs, les exploitants.

**La présidente:** Nous avons le projet de loi devant nous, et le règlement d'application sera déposé, bien que nous n'en ayons pas le texte encore.

**Le sénateur Roberge:** Avez-vous un exemplaire du règlement qui a été déposé hier par le Bureau de la concurrence?

**M. Smith:** Nous ne l'avons pas. Je n'ai que le projet de loi C-26.

**La présidente:** Nous pouvons vous en fournir un exemplaire.

**M. Smith:** C'est avec plaisir que j'apprends la teneur du projet de loi, et j'espère que la loi sera appliquée.

**Le sénateur Roberge:** Le règlement viendra renforcer la loi.

**La présidente:** Nous pouvons vous fournir à tous deux des exemplaires du règlement qui a été déposé hier. Le document fait partie du domaine public.

**Le sénateur Kirby:** Monsieur Smith, pourriez-vous demander à votre avocat d'examiner le projet de règlement et de nous faire savoir s'il règle certains des problèmes dont vous avez parlé? J'ai l'impression qu'il en règle effectivement, mais malheureusement, je ne suis pas avocat. Je me rends compte que vous ne pouvez pas me fournir la réponse tout de suite, mais nous vous saurions gré de l'envoyer par écrit plus tard.

**M. Smith:** Je le ferai volontiers.

**Le sénateur Callbeck:** Monsieur Davis, j'ai deux questions. Vous avez mentionné que First Air dessert 26 régions éloignées. Elle fournit donc assurément un service très essentiel dans le Nord.

Pour combien de ces destinations y a-t-il de la concurrence?

**M. Davis:** Nous avons des concurrents presque partout où nous utilisons des jets, sauf à Resolute Bay où nous n'offrons que trois vols par semaine. Toutes les routes desservies par les jets sont concurrentielles à 100 p. 100. Quant aux destinations desservies par des avions à turbopropulseur, la concurrence se situe aux environs de 80 à 85 p. 100. Pour les 15 p. 100 qui restent et où il n'y a pas de vol régulier concurrentiel, la concurrence vient des vols nolisés. Ces marchés sont en grande partie concurrentiels.

**Le sénateur Callbeck:** Ces routes sont-elles rentables?

**M. Davis:** Non. Nous avons bâti notre entreprise en essayant d'offrir un réseau de routes étendu partout dans le Nord, car nous espérons nous imposer comme «la solution de transport à guichet unique». Un expéditeur ou un passager peut faire appel à nous pour se rendre à n'importe quelle destination dans le Nord. Les clients n'ont pas à faire appel à deux ou à trois transporteurs différents. Sur certaines routes, par contre, nos résultats ne sont pas très bons.



**Senator Callbeck:** In your brief, you state that cargo rates should not be included in the proposed section 66. Are you saying that you do not think they should be reviewed by anyone?

**Mr. Davis:** No. It is all competitive. I have no idea what cost model would be used to determine what rates are reasonable. I think that it is incumbent on the agency to tell us how they will determine what is a reasonable price and we will live with that. There is no way to come up with a cost model.

**Senator Callbeck:** If it is on a monopoly route — if there is no competition — it has to be reviewed, does it not?

**Mr. Davis:** Against what should it be reviewed? Do you mean that it should be reviewed against what Air Canada charges to fly between two places? In Resolute Bay there is not a monopoly. We are the only airline willing to take the business risk to fly there. Nobody else wants to fly there.

**Mr. Smith:** Senator, we are in the same position with our airline, but on a smaller scale. We fly to small communities that really are not that viable, but as a package, it gives us a bit of flow-through in our own route. It helps out, and it is part of what we do in our business. We take the mail, but we do not make a lot of money doing it. There are competitors. As Mr. Davis has said, anyone can transport to these places and charge whatever they want.

**Mr. Davis:** Why is this legislation being put in place? It is to protect the public interest against the dominant carrier. Who will this legislation affect? It will not affect Air Canada, but rather it will affect carriers like Pacific Coastal Airlines and First Air that fly into small communities. Air Canada is reasonably competitive everywhere else, or at least it can be shown as being competitive against surface transportation.

**Senator Callbeck:** Mr. Davis, you went through the passenger fare complaints review once. How long ago was that?

**Mr. Davis:** That was two years ago.

**Senator Callbeck:** Has that been tightened up since?

**Mr. Davis:** The legislation has not changed since that time. The process will be far more complex and again, all of this was to protect the public interest from the new dominant airline. We feel that there will be all kinds of complaints in the North, a place where transportation costs are high.

**Senator Callbeck:** What, in that regard, do you feel should be in that legislation that is not in it?

**Mr. Davis:** We should leave it the way it was, that is, have a review of basic fares. However we have created a new process, but what are the review criteria? How did we objectively decide what is reasonable?

**Senator Callbeck:** Mr. Smith, have you had dealings with the Competition Bureau before?

**Le sénateur Callbeck:** Dans votre mémoire, vous dites que les tarifs s'appliquant au fret ne devraient pas être inclus dans l'article 66 projeté. Êtes-vous en train de dire que, selon vous, il ne faudrait pas qu'ils soient soumis à un examen?

**M. Davis:** Non. Tout est concurrentiel. Je n'ai aucune idée du modèle de coût qui servirait à décider de ce qui est raisonnable comme tarif. Il incombe à l'Office de nous dire comment il décidera de ce qui est raisonnable comme prix, et nous nous en accommoderons. Toutefois, il n'y a pas moyen de concevoir un modèle de coût.

**Le sénateur Callbeck:** Si la route appartient à un monopole — qu'il n'y a pas de concurrence —, il faut l'examiner, n'est-ce pas?

**M. Davis:** À quoi le comparerait-on? Faudrait-il l'examiner en fonction de ce que Air Canada exige pour assurer la liaison entre deux villes? A Resolute Bay, il n'y a pas de monopole. Nous sommes le seul transporteur aérien disposé à courir le risque commercial d'y assurer une liaison. Nul autre ne veut le faire.

**M. Smith:** Sénateur, nous sommes dans la même situation, mais à plus petite échelle. Nous assurons des liaisons avec de petites agglomérations qui ne sont pas vraiment viables, mais qui, conjuguées à d'autres, nous assurent une clientèle de passagers en transit sur nos propres routes. Cela nous aide et fait partie du service que nous offrons. Nous transportons le courrier, mais cela ne nous rapporte pas beaucoup. Il existe des concurrents. Comme M. Davis l'a dit, n'importe qui peut assurer le transport jusqu'à ces destinations et exiger ce qu'il veut comme tarif.

**M. Davis:** Pourquoi nous demande-t-on d'adopter cette loi? Elle vise à protéger l'intérêt public par rapport au transporteur dominant. Qui sera touché par cette loi? Elle ne touchera pas Air Canada, mais plutôt les transporteurs comme Pacific Coastal Airlines et First Air qui assurent des liaisons vers de petites agglomérations. Air Canada est raisonnablement concurrentielle partout ailleurs ou, du moins, on peut montrer qu'elle est concurrentielle par rapport aux moyens de transport de surface.

**Le sénateur Callbeck:** Monsieur Davis, vous avez déjà connu un examen de plaintes concernant le tarif s'appliquant aux passagers. À quand cela remonte-t-il?

**M. Davis:** C'était il y a deux ans.

**Le sénateur Callbeck:** A-t-on apporté des correctifs depuis lors?

**M. Davis:** La loi n'a pas changé depuis lors. Le processus sera beaucoup plus complexe. Je précise à nouveau que tout cela visait à protéger l'intérêt public contre la nouvelle ligne aérienne dominante. Nous estimons qu'il y aura toutes sortes de plaintes dans le Nord, où le coût de transport est élevé.

**Le sénateur Callbeck:** Qu'est-ce qui, à cet égard, devrait figurer dans la loi mais n'y est pas?

**M. Davis:** Il faudrait laisser la loi telle quelle, c'est-à-dire faire l'examen des tarifs de base. Nous avons créé un nouveau processus, mais quels en sont les critères d'examen? Comment allons-nous objectivement décider de ce qui est raisonnable?

**Le sénateur Callbeck:** Monsieur Smith, aviez-vous déjà eu des relations avec le Bureau de la concurrence auparavant?

**Mr. Smith:** No, I had no occasion to.

**Senator Callbeck:** This is your first time.

**Mr. Smith:** These are our first dealings.

**Senator Spivak:** I would like clarification, Mr. Davis. You say that all of your routes, except the one to Resolute Bay, are competitive routes and not monopoly routes. Is that correct?

**Mr. Davis:** That is correct. I would also mention Nanisivik. There is a route between Iqaluit, Nanisivik, Resolute Bay and Yellowknife. No other airline flies that route right now. That is a jet route that we fly twice a week from the east and once from the west.

**Senator Spivak:** Are all of these other routes also served by Air Canada?

**Mr. Davis:** They are served by Canadian North.

**Senator Spivak:** That is now Air Canada.

**Mr. Davis:** Effectively, yes. It is an interesting ownership. Canadian North is a virtual airline as it is a marketing company. The aircraft are still operated, maintained and controlled by Canadian so, effectively, it is Canadian Airlines that we are competing against.

**Senator Spivak:** Thank you.

**Senator Finestone:** When we finish with this group of intervenors, I would like to table a letter, please.

I have had the pleasure of flying First Air quite often. It is a wonderful airline. I was interested in what you had to say about the whole issue of there being no definition of process. I would ask you the same question that was asked of Mr. Smith.

Would you look at the new regulations to see if there is any process is outlined therein that would define the issues that cause you concern? I believe you said that there is no defined process; there are no rules regarding confidentiality; there is no objective decision criteria; and that none of the parties involved — the complainant, the Canadian Transportation Agency, or yourselves — was satisfied with the process. You felt that it was an unproductive exercise that was carried out under existing legislation and reviewing only a single passenger fare type. Continuing, you suggest that it will be a nightmare when they enlarge their mandate.

Perhaps you could check to see if those definitions are contained in the regulations. That might be helpful to you and it might clarify the process for everyone. Would you do that?

**Mr. Davis:** I have never seen anything tabled by the CTA that outlines a new process.

**Senator Finestone:** I believe that the clerk will provide you with copies.

**M. Smith:** Non. Je n'avais pas de raison d'en avoir.

**Le sénateur Callbeck:** C'est la première fois que vous faites affaires avec le bureau.

**M. Smith:** Effectivement.

**Le sénateur Spivak:** J'aimerais avoir un éclaircissement, monsieur Davis. Vous dites que toutes vos destinations, exception faite de Resolute Bay, sont concurrentielles, qu'elles ne constituent pas un monopole. Est-ce juste?

**M. Davis:** C'est juste. J'aimerais aussi mentionner Nanisivik. Il existe aussi un réseau reliant Iqaluit, Nanisivik, Resolute Bay et Yellowknife. Aucune autre ligne aérienne ne dessert ce réseau actuellement. Nous y assurons deux vols en partance de l'Est par semaine à bord d'un avion à réaction et un, en partance de l'Ouest.

**Le sénateur Spivak:** Toutes ces autres destinations sont-elles également desservies par Air Canada?

**M. Davis:** Elles sont desservies par Canadian North.

**Le sénateur Spivak:** Qui appartient maintenant à Air Canada.

**M. Davis:** Effectivement. Voilà une propriété intéressante. Canadian North est une ligne aérienne virtuelle puisqu'il s'agit d'une société de commercialisation. L'appareil continue d'être exploité, entretenu et contrôlé par Canadien de sorte que, effectivement, c'est aux Lignes aériennes Canadien que nous livrons concurrence.

**Le sénateur Spivak:** Je vous remercie.

**Le sénateur Finestone:** Quand nous aurons terminé avec ce groupe de témoins, j'aimerais déposer une lettre, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

J'ai eu l'occasion de voler à bord de First Air très souvent. Vous offrez un excellent service. Ce que vous avez dit au sujet du manque de définition du processus m'a vivement intéressée. J'aimerais vous poser la même question qui a été posée à M. Smith.

Pourriez-vous examiner le nouveau règlement pour voir s'il renferme un processus qui définirait les points qui vous préoccupent? Vous avez dit, je crois, qu'il n'y a pas de processus défini, qu'il n'y a pas de règles au sujet de la confidentialité, qu'il n'y a pas de critères de décision objectifs, qu'aucune des parties — la partie plaignante, l'Office des transports du Canada ou vous-même — n'est satisfaite du processus. Vous estimez que cela revient à un exercice inutile effectué sous le régime de la loi actuelle et qu'il ne sert à examiner qu'un seul genre de tarifs applicables aux passagers. Si la situation persiste, selon vous, ce sera un cauchemar quand le mandat sera élargi.

Vous pourriez peut-être vérifier pour voir si ces définitions se trouvent dans le règlement. Cela vous serait peut-être utile et préciserait peut-être le processus pour tout le monde. Voulez-vous le faire?

**M. Davis:** Je n'ai jamais vu de document déposé par l'Office des transports du Canada qui décrit un nouveau processus.

**Le sénateur Finestone:** Le greffier va vous en remettre un exemplaire, je crois.



**Mr. Davis:** Is this from the Competition Bureau?

**Mr. Smith:** This is from the CTA.

**Senator Finestone:** Given that you are servicing small locations, do you believe that it might be helpful if there were something that differentiated Canada on a geographic basis? That is, in reference to the nature of the domain being served. This country is unique in that it has regional differences. As you point out, the service to areas of Northern Quebec, Labrador, Nunavut or Northern British Columbia is quite different from the service provided in the south. The passenger load is thin. There is not the same potential for competition in certain areas. Do we need something that would define and differentiate that kind of service in our country?

**Mr. Smith:** No, it is not needed on the B.C. coast. It may be needed in the North, but on the B.C. coast we have a couple of routes and we are the monopoly. Clearly, that is because nobody else wants to do it. Several carriers have tried it and have given up. They are not long routes. They are open, and anyone can compete with us. We do not mind the competition, because it does not hurt us. That is not our problem. The North has different problems.

**Mr. Davis:** First Air responded to that in our presentation. We do not need and we do not want legislative protection. We want a level playing field but, with this legislation, the Government of Canada is, in effect, saying, "First Air, you are on your own. We will protect Canadian North and other poor little companies. Under this law we must look after them. You bigger guys can go it on your own." I do not think that is level. Either take that "protection" away from them or extend it to us as well. You cannot have it both ways. It is ridiculous.

Do not forget that this is hidden in the guise of a letter of undertaking that forms part of the legislation. I do not know how many people have read it, but my competitors are named in it.

**Senator Forrestall:** Can we ask that it be tabled?

**The Chairman:** Do you have your copy?

**Mr. Davis:** I am afraid I do not.

**The Chairman:** Would you send it to us?

**Mr. Davis:** Certainly.

We can live with all the other things. We will work with the CTA, and the Competition Bureau has done a reasonable job to this point. However, this letter of undertaking is ridiculous. Why should our employees not have legislative protection too?

**M. Davis:** Cela vient-il du Bureau de la concurrence?

**M. Smith:** Non, de l'Office des transports du Canada.

**Le sénateur Finestone:** Comme vous assurez des liaisons dans de petites agglomérations, croyez-vous qu'il serait utile de prévoir quelque chose qui établirait une distinction entre les régions géographiques du Canada? Par là, j'entends en rapport avec la nature du secteur desservi. Notre pays est unique en ce sens qu'il comporte des disparités régionales. Comme vous le faites remarquer, la liaison dans des endroits comme le nord du Québec, le Labrador, le Nunavut ou le nord de la Colombie-Britannique est tout à fait différente de celle qui est assurée dans le Sud. Il y a peu de passagers à bord des appareils. Le potentiel de concurrence n'est pas le même partout. Avons-nous besoin de quelque chose qui définirait ce genre de service et établirait une distinction à cet égard, au Canada?

**M. Smith:** Non, on n'en a pas besoin sur la côte de la Colombie-Britannique. On en a peut-être besoin dans le Nord, mais, sur la côte Ouest, nous avons quelques routes et nous sommes le seul transporteur. De toute évidence, c'est parce que nul autre ne souhaite le faire. Plusieurs transporteurs ont essayé et ont abdiqué. Ces routes ne sont pas longues. Elles sont ouvertes, et quiconque le souhaite peut venir nous livrer concurrence. Nous n'avons rien contre la concurrence, parce qu'elle ne nous fait pas de mal. Ce n'est pas là notre problème. Le Nord a des problèmes différents.

**M. Davis:** First Air a réagi à cela dans son exposé. Nous n'avons pas besoin d'une protection législative et nous n'en voulons pas. Ce que nous voulons, c'est que les règles du jeu soient les mêmes pour tous. Toutefois, dans ce projet de loi, le gouvernement du Canada se trouve à dire, en fait: «First Air, vous êtes livré à vous-même. Nous protégerons Canadian North et d'autres petites entreprises. Aux termes de cette loi, il faut que nous en prenions soin. Vous, les entreprises plus importantes, pouvez vous débrouiller seules». Ce ne sont pas là des règles du jeu uniformes. Il faut soit retirer cette protection ou nous l'accorder à nous aussi. On ne peut pas tout avoir. C'est ridicule.

N'oubliez pas que cette mesure est déguisée sous la forme d'une lettre d'engagement faisant partie de la loi. J'ignore combien de personnes ont pris le temps de la lire, mais mes concurrents y sont nommés.

**Le sénateur Forrestall:** Pouvons-nous demander qu'elle soit déposée?

**La présidente:** Avez-vous votre exemplaire?

**M. Davis:** J'ai bien peur que non.

**La présidente:** Pourriez-vous nous l'envoyer?

**M. Davis:** Certes.

Nous pouvons composer avec tout le reste. Nous travaillerons de concert avec l'Office des transports du Canada, et le Bureau de la concurrence a fait un travail raisonnable jusqu'ici. Toutefois, cette lettre d'engagement est ridicule. Pourquoi nos employés ne jouiraient-ils pas eux aussi de la protection de la loi?



**Senator Finestone:** I would appreciate it if you would follow up on Senator Forrestall's recommendation and table the letter with us. We can certainly address that when we consider our recommendations.

**The Chairman:** Senator Finestone, you do have the letter in your book. This has already been tabled by the minister.

**Senator Finestone:** Do we intend to deal with that, then?

**The Chairman:** May we finish this first?

**Senator Finestone:** It would be helpful if you would tell the committee where to find that letter, please.

In the meantime, I should like to ask a question of you, Mr. Smith. I read your presentation with great interest, as well as that which came from Mr. Kenneth Regier, and I must say that I had a great sense of sympathy for what you were going through. It struck me as being grossly unfair. Not only was it breach of contract and predatory behaviour, but it was certainly not in the interest of Canadians, or of fairness. You said you do not know whether or not the new practice under the regulations will meet your needs. I refer to what was said in the *Financial Post* article, which states:

Past failures to adequately police predatory pricing are not related to the weakness in the Competition Act itself. Rather, the Competition Bureau has failed over the past two decades to bring cases against predatory behaviour before the Competition Tribunal under existing legislation.

Then it is stated:

In fact, a lack of enforcement — not weaknesses in the legislation — hinders actions against predatory practices.

In reading this I get the sense that the Competition Bureau presently has what it needs to address your concern. However, it is clear to you that it is over 20 years since enforcement was even considered. You believe that the law is meant for everyone and, of course, conformity with the law would be the ideal. Therefore, I hope that, when you review the regulations, you will find that what you thought was in place is reinforced, so that you need not ever experience such a situation again.

Where do you stand now? In what practical way can you move towards enforcing your rights?

**Mr. Smith:** We have attempted for the past several months to negotiate with Air Canada, Canadian Airlines, and their affiliates to reach some resolution of this matter whether it be by sharing the routes or sharing the code somewhat. As I say, we do have a contract which is now a tort, but that, of course, is out of your jurisdiction. I have been pushed from pillar to post but, basically, no one is doing anything. I decided that I had no recourse but to go to the Competition Bureau, the minister, and anyone else who will talk to me because, frankly, I want to make life miserable for Robert Milton. He has made life pretty miserable for me.

**Senator Finestone:** I think there is a line-up.

**Le sénateur Finestone:** Je vous serais reconnaissante de bien vouloir donner suite à la recommandation du sénateur Forrestall et de nous envoyer la lettre. Nous pourrions certainement en traiter lorsque nous examinerons nos recommandations.

**La présidente:** Sénatrice Finestone, vous avez déjà la lettre dans votre cahier. Elle a déjà été déposée par le ministre.

**Le sénateur Finestone:** Avons-nous l'intention d'en traiter?

**La présidente:** Pouvons-nous d'abord en finir avec ce que nous sommes en train de faire?

**Le sénateur Finestone:** Il serait utile de préciser au comité où trouver la lettre.

Entre temps, j'aimerais vous poser une question, monsieur Smith. J'ai lu votre mémoire avec beaucoup d'intérêt, de même que ce qui a été envoyé par M. Kenneth Regier, et dois dire que j'éprouvais beaucoup de sympathie pour vous. J'estime que la situation est très injuste à votre égard. Il y a eu non seulement rupture de contrat et agissements anticoncurrentiels, mais on n'a certes pas agi dans l'intérêt des Canadiens ou du principe d'équité. Vous dites que vous ne savez pas si la nouvelle pratique prévue dans le règlement répondra à vos besoins. Je vous renvoie à ce que disait l'article du *Financial Post*, soit:

Le défaut, dans le passé, de réprimer les prix d'éviction n'est pas causé par une faiblesse de la Loi sur la concurrence comme telle. Il est plutôt attribuable au fait que le Bureau de la concurrence n'a pas réussi au cours des deux dernières décennies à porter devant le Tribunal de la concurrence des cas de prix d'éviction sous le régime de la loi actuelle.

On poursuit en suite en disant:

En fait, c'est le manque d'exécution plutôt que des lacunes de la loi qui empêche d'agir pour mettre fin aux pratiques d'éviction.

Quand je lis cela, j'ai l'impression que le Bureau de la concurrence a actuellement en main les outils qu'il lui faut pour répondre à votre préoccupation. Toutefois, il est clair pour vous qu'aucune mesure d'exécution n'a été même envisagée depuis plus de 20 ans. Vous croyez que la loi s'applique à tous et, bien sûr, il serait idéal que tous la respectent. Par conséquent, j'espère que, lorsque vous examinerez le règlement, vous constaterez que la loi est renforcée et que vous n'aurez plus jamais à vivre une pareille expérience.

Quelle est votre situation actuellement? Comment pouvez-vous concrètement faire respecter vos droits?

**M. Smith:** Nous essayons depuis plusieurs mois de négocier avec Air Canada, Canadien International et leurs filiales pour trouver une solution, que ce soit par un partage de liaisons ou de code. Comme je l'ai dit, le contrat que nous avons n'est plus légal, mais ce n'est pas de votre ressort. On se renvoie la balle et, essentiellement, personne ne fait rien. Il ne me restait plus qu'à m'adresser au Bureau de la concurrence, au ministre et à quiconque voudra bien me parler parce que, franchement, je veux mener la vie dure à Robert Milton. Il a rendu la mienne bien assez difficile.

**Le sénateur Finestone:** Je pense que vous n'êtes pas le seul.

**Senator Perry Poirier:** Make your reservation early.

**Mr. Smith:** The difficulty is that Robert Milton will only be here for a couple more years and he will parachute back to America. I intend to be in Canada for a long time. I was born here. I have three sons working in my business with me, and we will not be folding our tent and going away. However, I dislike having to reinvent the wheel. I was brought up under the highly regulatory atmosphere of the CTC, if you recall, the old Canadian Transport Commission, where it took a year just to get the rights to fly to a destination.

I do not have a great deal of problem with the deregulation that has taken place. I believe it has been fairly healthy. There were some growing pains, and many fly-by-nights have come and gone. That is history. Now we have one carrier in Canada that has an airline code that means anything to anyone B the AC code. The CP code is still around. The code is absolutely essential for the feed for smaller carriers, even carriers as small as First Air, and it is not a small carrier. Bear in mind that everything goes east and west in Canada except for First Air and us. We go north and south on the coast, and in British Columbia everything hubs in Vancouver. I do not care what part of B.C. you are going to or from, you literally go through Vancouver. In the North it is generally Yellowknife or Edmonton.

In any case, we feed into the hub. If you consider Vancouver Island, which is specifically my problem, the passengers there had a choice of Air Canada, CP or any other number of carriers. However, 82 per cent of the traffic that flies on airlines out of Vancouver Island is flow-through traffic, which means the passenger bought a ticket from Nanaimo to Ottawa for \$1,025. You could buy the same ticket from Vancouver to Ottawa for \$1,000. What happens is that, for a \$25 add-on, the passenger can go all the way from Nanaimo to Ottawa. Air Canada wants the main line feed, they want the big ticket item, so they will just add that little trip on to the end to feed their own airline.

Air Canada is not satisfied with that. They want to encompass that market entirely. I have been told by Air B.C. that they have extra airplanes that they can deploy in the routes we are serving. They had five direct flights to every one of those markets. They have never done that before. They doubled their capacity on those routes purely because I told them that I would stay there one way or the other, without the benefit of flow-through. I have 18 per cent of the market and I have to try and to stimulate some new O&D traffic between the points we do service, but I do not have the facility to sell a person a ticket from Nanaimo to Ottawa, or Toronto, or England, or anywhere else. I must rely on feeding someone else on a sector fare situation, which is grossly different from having a flow-through seamless ticket. "Seamless" is something the big carriers like to talk about.

**Senator Finestone:** What are you doing about all this?

**Mr. Smith:** We conducted our last flight on April 1 for Canadian Airlines. We held the aircraft overnight in all three of the stations that we were serving at that time, and we came out on April 2, with our own code, to Vancouver. We put in a WestJet

**Le sénateur Perry Poirier:** Il faut se dépêcher à prendre un numéro.

**M. Smith:** Le problème, c'est que Robert Milton n'en a plus que pour quelques années avant de retourner aux États-Unis. Moi, j'ai l'intention de rester au Canada longtemps. Je suis né ici, trois de mes fils travaillent avec moi et nous n'allons pas plier bagage. Cependant, je n'ai pas envie de réinventer la roue. J'ai connu le régime très réglementé de la CCT, l'ancienne Commission canadienne des transports, si vous vous rappelez, quand il fallait compter un an seulement pour obtenir le droit de desservir une destination.

La déréglementation ne me pose pas beaucoup de problèmes. Je crois qu'elle est assez saine. Il y a eu des problèmes au début et beaucoup de gens peu sérieux ont essayé sans succès de se lancer en affaires. C'est du passé. Aujourd'hui, il y a un transporteur au Canada qui a un code qui veut dire quelque chose, le code AC. Le code CP existe toujours. Or, le code est absolument nécessaire pour alimenter les petits transporteurs, et même First Air qui n'est pas un petit transporteur. Tous les vols vont vers l'est et l'ouest au Canada, sauf dans notre cas et dans le cas de First Air. Nous circulons du nord au sud sur la côte et, en Colombie-Britannique, tous les avions passent par Vancouver. Peu importe la région de la Colombie-Britannique que vous desservez, il faut passer par Vancouver. Au nord, on passe en général par Yellowknife ou Edmonton.

Quoi qu'il en soit, nous nous rendons à l'aéroport principal. Dans le cas de l'île de Vancouver, qui me concerne plus particulièrement, les passagers pouvaient choisir entre Air Canada, CP et d'autres transporteurs. Cependant, 82 p. 100 des gens qui quittent l'île de Vancouver sont des passagers qui vont transiter par Vancouver, c'est-à-dire qu'ils ont acheté un billet Nanaimo-Ottawa pour 1 025 \$. Le billet de Vancouver à Ottawa coûte 1 000 \$. C'est donc dire qu'il n'en coûte que 25 \$ de plus pour partir de Nanaimo. Air Canada veut l'apport de ces passagers pour ses grands trajets et il ajoute cette petite liaison pour alimenter les vols de sa compagnie.

Air Canada n'est pas satisfait. Il veut dominer tout le marché. Air B.C. m'a dit que la compagnie pouvait utiliser des avions pour effectuer les liaisons que nous effectuons. Elle a cinq vols directs pour chacun de ces marchés. Elle n'a jamais fait cela avant. Elle a doublé sa capacité sur ces parcours seulement parce que je lui ai dit que je resterais quoi qu'il arrive, même sans l'apport des passagers en transit. Je détiens 18 p. 100 du marché et j'ai essayé de stimuler le trafic entre les points que nous servons, mais je ne peux pas vendre de billets entre Nanaimo et Ottawa, Toronto, l'Angleterre ou ailleurs. Je dois alimenter un autre transporteur et offrir un tarif de secteur, ce qui est bien différent d'un billet unique. Les gros transporteurs aiment bien ce concept.

**Le sénateur Finestone:** Que faites-vous à ce sujet?

**M. Smith:** Nous avons effectué notre dernier vol le 1<sup>er</sup> avril pour Canadien International. Nous avons laissé les trois avions à l'aéroport que nous servions à ce moment-là et, le 2 avril, ils se sont rendus à Vancouver avec notre propre code. Nous avons



style of A to B fare system hoping to stimulate a market to mitigate the losses. I have the equipment, the pilots, and the people. I had less than 60 days to react to this situation. It is costing me \$300,000 a month to sustain those short routes, but I will not go away. I will be there.

What disturbs me is that we had gone through all the growth factors, we had built the routes, we were doing well, and a third party comes along and yanks the code out from under us. All the passengers that used to buy Canadian tickets now ride on Air Canada. That is the difficulty. The code is essential. It gives the monopoly to Air Canada. I believe the minister stated B or perhaps it was in the Stan Keyes report B that there should be a provision to enforce the code share with the smaller carriers because it is absolutely essential to the growth of the industry.

**Senator Finestone:** I find this disturbing. They are being very greedy. I enjoyed reading what certainly is not put into action — the remarks of Konrad von Finckenstein — and I hope that he gives you a fair response to your detailed letter. I hope you see some action quickly.

Madam Chairman, I find the whole approach contrary to anything we heard when we conducted our first set of hearings respecting Air Canada. This is the behaviour that we were worried about and, unfortunately, it looks like it is becoming a reality.

**Senator Roberge:** You have a legal position to take in regard to the breach of contract. Are you acting on that?

**Mr. Smith:** Yes.

**Senator Roberge:** There was a grey area, I believe, between the time Air Canada merged with Canadian and the actual coming out of the regulations and Bill C-26. If you look at those regulations, you will see that they stipulate that this would be totally unlawful. It is definitely predatory behaviour on the part of Air Canada.

**Senator Spivak:** Senator, could you read out what you are talking about?

**Senator Roberge:** I would have to find it in the regulations. It specifies exactly that the point that you have mentioned is predatory behaviour. There is no reason why that should not clear up the situation. I asked the Competition Bureau — and unfortunately we did not have your comments then — about the letter of May 18 that Air Canada sent to travel agencies. It states that it will be an incentive to all travel agents to utilize Air Canada in the United States and internationally. That is predatory behaviour. In my estimation, your situation would be the same.

That was not a question, but just a comment. Do you wish to address it?

**Mr. Smith:** Early on in the negotiations with Air Canada, questions concerning predatory behaviour and the situation with travel agents were brought forward. There was concern about what would happen with travel agents. I think the minister made it

établi des tarifs A et B de style WestJet pour essayer de réduire nos pertes. Nous avons les appareils, les pilotes et les employés. J'ai eu moins de 60 jours pour réagir à la situation. Il m'en coûte 300 000 \$ par mois pour maintenir ces courtes liaisons, mais je ne céderai pas. Je vais rester.

Ce qui me dérange, c'est que nous avons créé les marchés, nous avons établi les liaisons, les choses allaient bien et une tierce partie se présente et nous arrache le code. Tous les passagers qui étaient des clients de Canadien International sont maintenant des passagers d'Air Canada. C'est là le problème. Le code est essentiel. Il accorde le monopole à Air Canada. Je crois que le ministre a déclaré — ou peut-être que j'ai lu cela dans le rapport de Stan Keyes — qu'on devrait prévoir un partage de code avec les plus petits transporteurs parce que c'est absolument essentiel à la croissance de l'industrie.

**Le sénateur Finestone:** Je trouve que c'est inquiétant. C'est très cupide de sa part. J'ai bien aimé lire les observations de Konrad von Finckenstein — qui n'ont certes pas été mises en oeuvre — et je souhaite qu'il répondra de façon raisonnable à votre longue lettre. J'espère que vous verrez des changements bientôt.

Madame la présidente, je trouve que cette attitude est contraire à tout ce que nous avons entendu au cours de notre première série d'audiences au sujet d'Air Canada. C'est ce que nous craignons et, malheureusement, il semble que c'est le comportement qui a été adopté.

**Le sénateur Roberge:** Il y a des recours juridiques que vous pouvez prendre au sujet du bris de contrat. Avez-vous fait des démarches à ce sujet?

**M. Smith:** Oui.

**Le sénateur Roberge:** Il y a eu une zone grise, j'imagine, entre le moment où Air Canada et Canadien ont fusionné et le dépôt du règlement et du projet de loi C-26. Dans le règlement, on constate que ce serait complètement illégal. C'est assurément un comportement abusif de la part d'Air Canada.

**Le sénateur Spivak:** Sénateur, pourriez-vous nous lire ce dont vous parlez?

**Le sénateur Roberge:** Je dois trouver où cela figure dans le règlement. On indique précisément que ce dont vous avez parlé est un comportement abusif. Cela devrait régler la situation. J'ai demandé au Bureau de la concurrence — et malheureusement nous ne connaissions pas votre point de vue à ce moment-là — ce qu'il pensait de la lettre du 18 mai qu'Air Canada a envoyée aux agences de voyage pour inciter tous les agents de voyage à faire affaire avec Air Canada aux États-Unis et à l'étranger. C'est un comportement abusif. À mon avis, c'est la même chose dans votre cas.

Je n'avais pas de question à poser, mais seulement un commentaire à faire. Voulez-vous réagir à cela?

**M. Smith:** Au début des négociations avec Air Canada, on a parlé d'agissements abusifs et de la situation avec les agents de voyage. On était inquiet de ce qui se passerait avec les agents de voyage. Je pense que le ministre a indiqué très clairement en



very clear, back in October, that such actions would not be tolerated. In fact, certain sanctions were placed on Air Canada in order for them to complete this merger. One of those sanctions is code share. Another is predatory behaviour. There are many of them.

I brought this up with one of the Air Canada representatives with whom I deal and he said, "Oh, but they did not force that upon us." I would like to know, sir, what happened to cause it to fall through the cracks. The minister asked for it. The parliamentary committee asked for it. Stan Keyes asked for it. It did not happen.

Here we are, trying to pick up the pieces. Stan Keyes' report outlined all the difficulties. It is one of the finest documents I have ever read.

**The Chairman:** I hope you read our report too.

**Mr. Smith:** I was gratified, Madam Chairman, when I read Stan Keyes' report. I thought, "There is a God in Ottawa." It is a very well done report. Unfortunately, many of its recommendations fell through the cracks, and now you are left to try to deal with them.

**Senator Roberge:** And we are. I think this grey area will become clearer.

Mr. Davis, you said that you object to your competitor, which is a Canadian subsidiary, having legislative protection. I do not know if you would want to have that kind of protection. Do you really want to be involved in having to guarantee job security and so on?

**Mr. Davis:** I said in my report that we do not want or need protective legislation. However, there is no way you can give it to my competitor.

**Senator Roberge:** You have a deal with Air Canada and your competitor belongs to Air Canada. If there is an inkling of predatory favouritism from Air Canada toward that corporation, then you really have something with which to go to the Competition Bureau, correct?

**Mr. Davis:** That is unlikely because the legislation states that Air Canada must do that for that company. The government has sanctioned this. You are saying, "Air Canada, look after Canadian North and Calm Air," which are my two principal competitors. The legislation states: "I do not care about you."

**Senator Roberge:** I really do not understand.

**Mr. Davis:** It says that right in the letter.

**Senator Roberge:** I never saw that letter.

**Mr. Davis:** It states that Air Canada, in covenant with Her Majesty the Queen, shall ensure that during the same period, meaning the three years, support services of the nature and kind currently being provided to Calm Air International or any of its wholly owned subsidiaries, et cetera.

**Senator Roberge:** The government is forcing the divestiture of Canadian Regional Airlines. It should have been the same for you. They should have forced the divestiture of the other competitors up north in order to create a level playing field.

octobre que ces agissements ne seraient pas tolérés. En fait, certaines contraintes ont été imposées à Air Canada au sujet de la fusion. Il y en a une sur le partage de code, une autre sur le comportement abusif, et beaucoup d'autres.

J'en ai discuté avec un des représentants d'Air Canada avec qui je négocie qui m'a dit qu'on ne les avait pas forcés à agir ainsi. J'aimerais savoir, monsieur, pourquoi cela a échappé aux mailles du filet. Le ministre l'avait demandé, le comité parlementaire aussi, comme Stan Keyes, mais cela ne s'est pas fait.

Et nous essayons de réparer les pots cassés. Le rapport de Stan Keyes signalait toutes les difficultés. C'est un des meilleurs documents que j'ai lus.

**Le président:** J'espère que vous avez aussi lu notre rapport.

**M. Smith:** C'est avec grand plaisir, madame la présidente, que j'ai lu le rapport de Stan Keyes. J'ai trouvé que c'était une bénédiction du ciel. C'est un très bon rapport. Malheureusement, beaucoup des recommandations du rapport n'ont pas eu de suite, et maintenant vous devez essayer de régler les problèmes.

**Le sénateur Roberge:** Et c'est ce que nous faisons. Je pense que la zone grise va s'éclaircir.

Monsieur Davis, vous avez dit que vous vous opposiez à ce que votre concurrent, qui est une filiale canadienne, soit protégé par la loi. Je me demande si vous aimeriez avoir cette protection. Voulez-vous vraiment avoir entre autres à assurer la sécurité d'emploi?

**M. Davis:** J'ai dit dans mon mémoire que nous ne voulons pas la protection de la loi et que nous n'en avons pas besoin. Cependant, je refuse que vous l'offriez à mon concurrent.

**Le sénateur Roberge:** Vous avez une entente avec Air Canada et votre concurrent appartient à Air Canada. Si Air Canada fait le moins bien preuve de favoritisme à l'égard de cette compagnie, vous avez alors une raison de vous adresser au Bureau de la concurrence, n'est-ce pas?

**M. Davis:** C'est peu probable parce que la loi indique qu'Air Canada doit agir ainsi avec l'entreprise. Le gouvernement a autorisé cela. Vous demandez à Air Canada de s'occuper de Canadian North et de Calm Air, qui sont nos deux principaux concurrents. La loi se fiche de nous.

**Le sénateur Roberge:** Je ne comprends pas.

**M. Davis:** C'est ce que dit la lettre.

**Le sénateur Roberge:** Je n'ai jamais vu cette lettre.

**M. Davis:** On dit qu'Air Canada, en accord avec Sa Majesté la Reine, doit offrir durant la même période, c'est-à-dire pendant trois ans, des services de soutien comme ceux assurés à Calm Air International ou à l'une de ses filiales en propriété exclusive.

**Le sénateur Roberge:** Le gouvernement exige la cession des Lignes aériennes Canadien régional. On aurait pu vous demander la même chose. On aurait dû obliger la cession des autres concurrents du Nord pour que les règles du jeu soient équitables.

**Mr. Davis:** Just make it a level playing field. We do not want legislation.

**Senator Perrault:** Madam Chairman, in my view, we have heard two outstanding presentations this evening. Both of these gentlemen have long years of service in this industry, and I think they know what they are talking about. Certainly from British Columbia's point of view, Pacific Coastal Airlines is very highly respected, representing 40 years of experience in aviation. Are you a pilot in your own right?

**Mr. Smith:** Yes.

**Senator Perrault:** One of these northern fly-by-your-seat guys?

**Mr. Smith:** I make other guys do it too.

**Senator Perrault:** Tell us about the working conditions in your company.

**Mr. Smith:** We have a profit-sharing plan for all of our employees. We have full employee benefits, including sickness, accidents, long-term health, disability, dental, eye glasses, prescription drugs, et cetera.

**Senator Perrault:** It is an enlightened operation.

**Mr. Smith:** I like to think it is. We are non-union. However, the captains of our Shorts 360s make more in annual salary than those flying the Dash-8s for our competitor.

**Senator Perrault:** You are a fair employer, then.

I can understand why you do not want to end up as roadkill. It is worrisome, for example, to read this part of your speech, which I thought was unbelievable.

On February 4th of this year Canadian wrote us and advised that the Agreement was being terminated as of April 2nd, but we could meet and discuss other opportunities. Some talks with Canadian and Air Canada took place, but Canadian then told us they could do nothing and Air Canada said that they were not really involved.

My God, but that is a cavalier attitude toward an attempt by a free enterprise operation to maintain its existence! What happened at those meetings? Did you have a frank discussion?

**Mr. Smith:** Yes, and it got franker toward the end.

**Senator Perrault:** I can imagine.

**Mr. Smith:** I have never been noted as bashful. We tried to explore avenues whereby we could share some of the markets or generate ideas. They are "the big red gorilla." We said, "Show us what you can offer us. If you want to fly these routes, what can you offer us?"

**Senator Perrault:** That is a fair question.

**Mr. Smith:** They came up with nothing.

**Senator Perrault:** That is a very ominous response. There is some hope, in that the Commissioner of Competition and his staff

**M. Davis:** Bornez-vous à rendre les règles du jeu équitables. Nous ne voulons pas de loi.

**Le sénateur Perrault:** Madame la présidente, à mon avis, nous avons entendu deux exposés importants ce soir. Ces deux messieurs ont beaucoup d'expérience dans l'industrie et je pense qu'ils savent ce dont ils parlent. En Colombie-Britannique, Pacific Coastal Airlines est très respectée, avec ses 40 années d'expérience dans le domaine de l'aviation. Êtes-vous vous-même pilote?

**M. Smith:** Oui.

**Le sénateur Perrault:** Un de ces casse-cou du nord?

**M. Smith:** Je ne suis pas seul.

**Le sénateur Perrault:** Parlez-nous des conditions de travail au sein de votre compagnie.

**M. Smith:** Nous offrons un régime de participation aux bénéfices à tous nos employés. Nous avons des avantages pour les employés permanents, une protection en cas de maladie, d'accident, d'incapacité, une assurance pour les soins dentaires, les lunettes et les médicaments.

**Le sénateur Perrault:** C'est une entreprise éclairée.

**M. Smith:** J'aime à le penser. Nous n'avons pas de syndicat. Cependant, les capitaines de nos Shorts 360 ont un salaire annuel supérieur à celui des pilotes de Dash-8 de notre concurrent.

**Le sénateur Perrault:** Vous êtes un employeur juste, alors.

Je peux comprendre pourquoi vous ne voulez pas cesser vos activités. C'est inquiétant, par exemple, de lire ce passage de votre déclaration, que j'ai trouvé incroyable.

Or, le 4 février de cette année, Canadien International nous a écrit pour nous informer de la résiliation du contrat à partir du 2 avril, en précisant que nous pouvions demander une rencontre pour explorer d'autres possibilités. Il y a eu des négociations entre Canadien International et Air Canada, mais les gens de Canadien International nous ont dit qu'ils ne pouvaient rien faire et Air Canada nous a dit que cela ne les concernait pas vraiment.

Mon Dieu, quelle attitude cavalière envers une entreprise indépendante qui veut poursuivre ses activités? Que s'est-il passé au cours de ces rencontres? Avez-vous pu discuter franchement?

**M. Smith:** Oui, et même plus franchement vers la fin.

**Le sénateur Perrault:** J'imagine.

**M. Smith:** Je n'ai jamais été timide. Nous avons essayé d'envisager des moyens de partager des marchés ou de trouver de nouvelles idées. La compagnie s'impose en maître. Nous lui avons demandé de nous montrer ce qu'elle pouvait nous offrir si elle voulait desservir ces liaisons.

**Le sénateur Perrault:** C'est une question légitime.

**M. Smith:** Elle ne nous a rien offert.

**Le sénateur Perrault:** C'est très inquiétant. Heureusement, le commissaire à la concurrence et ses employés ont promis d'être



have promised to be very tough. However, you suggest their track record is not very activist.

**Mr. Smith:** Apparently not. Nobody has yet come forward to tell me that they have done anything.

**Mr. Davis:** Any lawyer will tell you that predatory behaviour is extremely difficult to prove. The best example, especially on pricing, is gas for cars. When the price changes on one side of the street, 30 seconds later it changes on the other. Is that competitive behaviour? Maybe, maybe not. It is the same with airlines. We publish our prices on reservation systems, which are seen all over the world. As soon as competitors see it, they match the price. I am not sure that is predatory behaviour.

**Senator Perrault:** You are looking for fair play.

**Mr. Davis:** You were talking about pricing. These are all new rules. Time will tell on this predatory behaviour issue and how the Competition Bureau acts on it. When you look at predatory behaviour, capacity, frequency, slot congestion, and so on, it remains to be seen how the Competition Bureau will act.

What can you do if a gas station changes its price five times a day? I feel bad for WestJet over the Moncton issue, but that is the way it works. If you are going to stop it there, then you have to stop that practice by gas stations too. We have to look at capacity, frequency, and slot congestion.

**Senator Perrault:** You are asking for fair play for all.

**Mr. Davis:** Those are the things that the Competition Bureau should be targeting. Few cases of predatory behaviour have ever gone very far through the courts.

**Mr. Smith:** On predatory behaviour, I am not talking about price. I am not worried about the price. People know what their product is worth. I have been undercut by all kinds of airlines. I run a route between Vancouver and Powell River. It is a niche market. Over the last 20 years, 14 airlines have taken a run at me in that market, but I have never had to drop my price to beat them. I keep doing what I do, and eventually they disappear. That includes Air B.C., PWA, and several others. I do not worry about the price. That is not the point. The flow-through passenger is a big concern for most of us in this industry. There is only one airline code that means anything in this in this country any more, and that is Air Canada's. That may be, but when Air Canada starts putting their own feeders in on top of little guys like myself, doubling their capacity on the same routes, and they have the only access to the code, that is predatory behaviour. When they precipitate a breach of contract between my company and Canadian Airlines, the CP designation is still there. There is no reason in the world why I could not have continued doing what I was doing with the CP designate. Air Canada can do what they want. I do not care. At least I have some flow-through passengers. I do not care if Air Canada wants to put 25 flights a day on that

très sévères. Cependant, vous dites qu'ils n'ont pas la réputation d'être très tenaces.

**M. Smith:** Apparemment non. À ce que je sache, ils n'ont encore rien fait.

**M. Davis:** N'importe quel avocat vous dira qu'il est très difficile de prouver qu'il y a eu comportement abusif. L'établissement des prix de l'essence en est un très bon exemple. Quand les prix changent d'un côté de la rue, ils changent aussitôt de l'autre. Est-ce concurrentiel? Peut-être que oui, peut-être que non. C'est la même chose dans le cas des compagnies aériennes. Nous publions nos prix dans les systèmes de réservation, qui sont consultés dans le monde entier. Dès que nos concurrents voient nos prix, ils offrent le même. Je ne suis pas certain que ce soit abusif.

**Le sénateur Perrault:** Vous voulez que les règles du jeu soient équitables.

**M. Davis:** Vous parliez de l'établissement des prix. Les règles sont nouvelles. Il faut attendre pour savoir s'il y a comportement abusif et comment le Bureau de la concurrence va réagir. Au sujet des agissements abusifs, de la capacité, de la fréquence, des créneaux, et cetera, il reste à voir ce que le Bureau de la concurrence va faire.

Que pouvez-vous faire si une station service change le prix de l'essence cinq fois par jour? Je suis désolé pour WestJet à Moncton, mais c'est ainsi que les choses fonctionnent. Si on veut mettre un terme à cela, il faut aussi empêcher cette pratique dans le cas de l'essence. Il faut examiner la capacité, la fréquence et les créneaux.

**Le sénateur Perrault:** Vous demandez que les règles soient les mêmes pour tous.

**M. Davis:** C'est ce que le Bureau de la concurrence devrait viser. Peu de causes de comportement abusif ont été portées devant les tribunaux.

**M. Smith:** Je ne parle pas de prix abusifs. Je ne suis pas inquiet au sujet des prix. Les gens savent ce que vaut le produit. Beaucoup de compagnies aériennes vendent leurs billets moins cher que moi. Le service que j'assure entre Vancouver et Powell River est un marché particulier. Depuis 20 ans, 14 compagnies aériennes ont essayé de me battre sur mon propre terrain, mais je n'ai jamais eu à baisser mes prix. Je continue à offrir le même service, et elles finissent par laisser tomber. Je parle d'Air B.C., de PWA et de plusieurs autres. Je ne suis pas inquiet au sujet des prix. Le problème n'est pas là. C'est la question des passagers en transit qui inquiète la plupart des membres de l'industrie. Il n'y a qu'un seul code qui vaut quelque chose dans notre pays, et c'est celui d'Air Canada. Quand Air Canada se sert de ses filiales pour doubler sa capacité sur les mêmes liaisons que celles que je dessers, et qu'il n'y a qu'un seul code, c'est un comportement abusif. La dénomination CP existe toujours même si la compagnie résilie le contrat entre mon entreprise et Canadien International. Je ne vois pas pourquoi je n'aurais pas pu continuer mes activités avec le code CP. Air Canada peut bien faire ce qu'elle veut. Ça m'est égal. Au moins, j'ai accès à des passagers en transit. Ça ne me dérange pas qu'Air Canada ait 25 vols par jour sur cette



route as long as I have a level playing field. I am not scared of competition.

**Senator Perrault:** That is a fair attitude.

**Senator Adams:** Thank you for coming here this evening. I fly a lot, and I go home on First Air. You said that you do not want to be part of the regulations. Air Canada, First Air, and Canadian North are all different. If I fly on Air Canada, I do not meet any friends. However, on First Air I often talk to friends and recognize the people on the plane. When I fly out of Ottawa on Air Canada, I might see one or two senators. First Air operates differently in the northern communities. We had a lot of problems with airline schedules in the north in the 1960s and 1970s. People living in the south do not have the same types of problems. It is different, as you probably know. You worry about your groceries coming in by plane. If the weather is bad, the plane cannot land and your groceries might end up in Winnipeg.

Air Canada went to Yellowknife, but people from Iqaluit to Rankin Inlet had to go by dog team in order to fly out of the north. I understand your concerns, Mr. Davis, and your worries about freight and passengers. Ski-doo's are shipped daily from Ottawa to Greenland. Sometimes, cars and trucks are shipped from Winnipeg to the north every second day by plane. I understand your concerns about Bill C-26, and clause 66 in particular.

Air Canada flies into Ottawa, but not from Ottawa to Iqaluit and Rankin Inlet. You can fly from Winnipeg to Rankin Inlet, and from Edmonton to Yellowknife to Rankin Inlet and then down to Iqaluit. There is a big difference between your routes and those of Air Canada in the north. I support you, as long as you are regulated by Transport Canada.

You are concerned more about clause 66. How will it affect you?

**Mr. Davis:** I do not have to explain to you how important air service is in the north. First Air carries about 95 per cent of the groceries that are consumed in the north. We feel that our competitor will gain a significant advantage through legislative protection for the next three years, while we try to compete in an open marketplace with no competition. On all the other issues that we raised, for example, CTA reviews of cargo, passenger rates, and the discontinuance of service, we can probably live with it the way it is now. The big issue is the letter of undertaking agreed to between Transport Canada and Air Canada. Transport Canada is very aware of the issue. They have been listening, from the director of air policy on down. There is some sympathy, but at this point it does not look like it will be changed. It is not a level playing field when the government is out to protect a specific carrier. It is ridiculous. Rules should be generic for the public

liaison si les règles du jeu sont équitables. Je n'ai pas peur de la concurrence.

**Le sénateur Perrault:** C'est une attitude raisonnable.

**Le sénateur Adams:** Je vous remercie d'être venu ici ce soir. Je voyage beaucoup par avion et je rentre chez moi avec First Air. Vous avez dit que vous ne voulez pas être assujéti à la réglementation. Air Canada, First Air et Canadian North sont toutes différentes. Lorsque je prends un avion d'Air Canada, je ne rencontre pas d'amis, alors que lorsque je voyage avec First Air il m'arrive fréquemment de parler à des amis et de reconnaître des gens à bord de l'avion. Lorsque je prends un vol d'Air Canada à partir d'Ottawa, il peut m'arriver de voir un ou deux sénateurs. First Air exploite ses vols différemment dans le Nord. Dans les années 60 et 70 nous avons éprouvé beaucoup de problèmes avec les horaires des compagnies aériennes. Les résidents du sud ne sont pas aux prises avec le même genre de problèmes. C'est différent, comme vous le savez probablement. Vous vous inquiétez de vos comestibles qui vous sont livrés par avion. Lorsque le temps est maussade, il peut arriver que l'avion ne puisse atterrir et que vos comestibles aboutissent à Winnipeg.

Air Canada se rendait à Yellowknife, mais les résidents d'Iqaluit à Rankin Inlet devaient se rendre en traîneau à chien pour prendre un avion vers le Nord. Je comprends vos inquiétudes M. Davis au sujet du transport des marchandises et des passagers. On expédie tous les jours des motoneiges d'Ottawa à destination du Groenland. Tous les deux jours, on expédie parfois en avion, à partir de Winnipeg, des automobiles et des camions à destination du Nord. Je comprends vos préoccupations au sujet du projet de loi C-26 en général et de l'article 66 en particulier.

Air Canada se rend à Ottawa, mais n'y a pas de vol à destination d'Iqaluit et Rankin Inlet. Vous pouvez prendre un avion à partir de Winnipeg à destination de Rankin Inlet et à partir d'Edmonton à destination de Yellowknife jusqu'à Rankin Inlet pour descendre ensuite à Iqaluit. Il y a d'énormes différences entre vos trajets et ceux d'Air Canada dans le Nord. Je vous accorde mon appui tant que vous êtes assujéti à la réglementation de Transports Canada.

Vous redoutez davantage l'article 66. Dans quelles mesures vous touche-t-il?

**M. Davis:** Je n'ai pas à vous expliquer l'importance que revêt le service aérien dans le Nord. First Air transporte à peu près 95 p. 100 des comestibles consommés dans le Nord. Nous estimons que notre concurrent aura un grand avantage par rapport à nous en étant protégé par cette loi pour les trois prochaines années alors que nous essayons de soutenir la concurrence dans un marché ouvert où la concurrence n'existe pas. En ce qui concerne les autres questions que nous avons soulevé, par exemple, les examens par l'OTC portant sur les tarifs applicables aux passagers et aux frets de même sur la suppression des services, nous pouvons probablement nous accommoder de la situation actuelle. Le gros problème c'est la lettre d'engagement entre Transports Canada et Air Canada. Transports Canada est très au fait du problème. Ils ont écouté, à partir du directeur de la politique des services aériens en descendant. Ils compatissent, mais pour

interest. It should not be, "We choose this company over this other company," which is what has been done, in our view.

**Mr. Smith:** I have been listening to the issue that First Air has raised. I am not that knowledgeable, but it appears to me that the government tried to protect Canadian North and Calm Air against Air Canada through this legislation. The by-product to that is through the side door. It is a "get First Air" deal that no one really contemplated. I believe that is what has happened.

**Senator Roberge:** Another one falls through the cracks!

**Senator Adams:** Calm Air flew to Rankin Inlet six or seven days a week. What is the difference between First Air and Air Canada? There was a connection for First Air with Canadian Airlines before the merger. You are saying that presently, Calm Air is more protected than First Air?

**Mr. Davis:** That is right. Calm Air is one of the companies specifically named in the letter of undertaking. They will become an Air Canada partner, yet they will be competing against us. We do not understand why that is occurring. They should be put on a level playing field with us.

**Senator Adams:** When you fly up to Nunavut, not everything is even part of that company.

I have never seen Air Canada have even one local agent for Calm Air in the north, and they have been operating there for over 30 years. It used to be that they gave the passengers nothing but peanuts, but with competition from First Air, they have changed that. It seems they just did not care about the people in the north. They would say they had no food, that somehow it had been left in a warehouse somewhere. There were all sorts of problems with Calm Air, but once First Air provided some competition, things changed.

**Mr. Davis:** We sometimes serve caribou on our flights, senator.

**The Chairman:** Thank you both for appearing. We will send you a copy of our recommendations.

**Mr. Davis:** Thank you. We will certainly read your report.

**The Chairman:** You should probably also read our last report.

Senator Finestone, I believe you said you had a letter to table.

**Senator Finestone:** Yes, I do. This letter is from Dr. Bob Chanteloup, Vice-President of the University of New Brunswick. It has to do with his experience of trying to use the frequent flyer program of Air Canada and Canadian Airlines, the difficulty he had, the cost to him, and so on.

**The Chairman:** We will have copies made.

l'instant il ne semble pas que la situation va changer. On ne peut parler de niveau équitable de concurrence lorsque le gouvernement protège un transporteur en particulier. C'est ridicule. Les règles devraient viser l'intérêt général. Une entreprise ne devrait pas être privilégiée par rapport à une autre et c'est ce qui a été fait, selon nous

M. Smith: J'ai écouté le problème qu'a soulevé First Air. Je ne m'y connais pas beaucoup, mais il me semble que le gouvernement a essayé de protéger Canadian North et Calm Air contre Air Canada au moyen de cette mesure législative. Le problème c'est que cela va désavantager First Air et qu'on ne l'avait pas prévu. Je crois que c'est ce qui s'est passé.

**Le sénateur Roberge:** Une autre entreprise qui passe à travers les mailles du filet.

**Le sénateur Adams:** Calm Air dessert Rankin Inlet six ou sept fois par semaine. Quelle est la différence entre First Air et Air Canada? Il y avait une correspondance entre First Air et Canadian Airlines avant la fusion. Vous dites qu'à l'heure actuelle Calm Air est davantage protégée que First Air?

**M. Davis:** C'est exact. Calm Air est une des entreprises nommément désignées dans la lettre d'engagement. Cette entreprise deviendra un partenaire d'Air Canada et nous fera concurrence. Nous ne comprenons pas pourquoi il en est ainsi. Cette entreprise devrait être sur un pied d'égalité avec nous.

**Le sénateur Adams:** Lorsque vous prenez l'avion pour le Nunavut, tout n'est même pas un élément de cette entreprise.

Je n'ai jamais vu Air Canada avoir même un agent local pour Calm Air dans le Nord même si la compagnie dessert cette région depuis plus de 30 ans. D'habitude on ne donnait aux passagers que des arachides, mais avec l'arrivée du concurrent First Air, les choses ont changé. Il semble qu'on ne souciait tout simplement pas des gens du Nord. La compagnie affirmait qu'elle n'avait pas de quoi nourrir les passagers, qu'on avait laissé les victuailles dans un entrepôt quelque part. Les problèmes revêtaient diverses formes avec Calm Air. À l'arrivée de First Air, la concurrence s'est installée et les choses ont changé.

**M. Davis:** Nous servons parfois du caribou à bord de nos avions, sénateurs.

**Le président:** Je vous remercie tous les deux d'avoir comparu. Nous vous ferons parvenir une copie de nos recommandations.

**M. Davis:** Merci. Nous lirons à coup sûr votre rapport.

**Le président:** Vous devriez probablement lire aussi notre dernier rapport.

Sénateur Finestone, je crois que vous avez dit que vous aviez une lettre à déposer.

**Le sénateur Finestone:** Oui, en effet. Cette lettre est de M. Bob Chanteloup, vice-président de l'Université du Nouveau-Brunswick. Il y est question des tentatives qu'il a faites pour se prévaloir du programme pour grands voyageurs d'Air Canada et de Canadian Airlines, des problèmes qu'il a éprouvés, de ce que ça lui a coûté, et cetera.

**Le président:** Nous en ferons faire des copies.



**Senator Finestone:** Yes. I think what is important here is again the lack of integrity in respecting contracts and undertakings. I hope we can address that during our proceedings.

**The Chairman:** Thank you.

Our next witnesses are representatives of the Canadian Transportation Agency. I bid you welcome.

**Ms Marian Robson, President, Canadian Transportation Agency:** Honourable senators, we are pleased to be with you this evening to talk a little about the new responsibilities of the Canadian Transportation Agency under Bill C-26.

As honourable senators will know, the agency has been given substantial new responsibilities under the proposed legislation. Tonight we have a short presentation for you on the agency's new role and our action plan.

I should like to start by giving you a brief review of our current activities in dealing with consumer complaints. We already deal extensively with consumer issues, both under the umbrella of the consumer complaint process, and by way of our accessible transportation program.

Last year, for example, we dealt with 165 written consumer complaints and 49 written complaints relating to accessibility issues. There were 1,046 calls related to consumer complaints on the agency's 1-800 line last year.

With respect to the current consumer complaints program, there are limits placed on the agency under the Canada Transportation Act. For example, at present we have only a limited power to deal with pricing complaints and we cannot deal directly with inappropriate terms and conditions of domestic air transportation. Nevertheless, we can and do deal with a wide range of consumer complaints, and I believe we have a good track record in helping consumers resolve their airline-related problems.

As a result of these responsibilities, we have developed extensive contacts with air carriers and their associations, and with consumer groups, especially those related to persons with disabilities and seniors. As such, I believe we have a strong base from which to take on enhanced responsibilities related to consumer protection.

On the subject of Bill C-26, we have prepared a deck to guide discussion. Copies have been distributed and I will now turn the presentation over to Mr. Currie.

**Mr. Gavin Currie, Director General, Canadian Transportation Agency:** Honourable senators, on slide 3, I lay out six areas where we have new responsibilities. I would like to go briefly through each one, dealing first with mergers and acquisitions.

**Le sénateur Finestone:** Oui. Je pense que ce qui ressort encore une fois ici c'est le manque d'intégrité lorsqu'il s'agit de respecter des contrats et des engagements. J'espère que nous pouvons nous pencher sur cette question au cours de nos délibérations.

**Le président:** Merci.

Nos prochains témoins sont des représentants de l'Office des transports du Canada. Je vous souhaite la bienvenue.

**Mme Marian Robson, présidente, Office des transports du Canada:** Honorables sénateurs, nous sommes heureux d'être parmi vous ce soir pour vous parler un peu des nouvelles responsabilités que le projet de loi C-26 confère à l'Office des transports du Canada.

Comme le savent les honorables sénateurs, l'office se voit confier de nouvelles responsabilités importantes en vertu du projet de loi. Notre court exposé portera ce soir sur le nouveau rôle de l'office et sur notre plan d'action.

J'aimerais commencer par vous donner un bref aperçu de nos activités actuelles en ce qui concerne le traitement que nous réservons aux plaintes des consommateurs. Nous passons déjà beaucoup de temps aux questions relatives aux consommateurs, tant dans le cadre du processus de règlement des plaintes des consommateurs que par l'entremise de notre programme sur l'accessibilité des transports.

L'année dernière, par exemple, nous avons donné suite à 165 plaintes écrites de consommateurs de même que 49 autres plaintes se rapportant à des questions d'accessibilité. L'an dernier, nous avons reçu 1 046 appels de consommateurs sur notre ligne 1-800.

En ce qui concerne le programme relatif aux plaintes des consommateurs, la Loi canadienne sur les transports impose des limites à l'office. Par exemple, à l'heure actuelle, nous ne sommes autorisés qu'à donner suite aux plaintes concernant l'établissement des prix. Nous ne pouvons nous occuper de celles qui concernent les conditions inappropriées du transport aérien intérieur. Néanmoins, nous pouvons donner suite, et nous le faisons, à un large éventail de plaintes de consommateurs. Je crois que nous nous sommes bien acquittés de notre tâche par le passé lorsqu'il s'agissait d'aider les consommateurs à régler les problèmes auxquels ils faisaient face en matière de transport aérien.

Ces responsabilités nous ont permis d'établir d'importants contacts avec les transporteurs aériens, leurs associations de même qu'avec les groupes de défense des consommateurs, surtout ceux qui s'occupent des personnes ayant des handicaps et des personnes âgées. À cet égard, je crois que notre solide expérience nous permet d'assumer de plus grandes responsabilités en ce qui a trait à la protection des consommateurs.

En ce qui concerne le projet de loi C-26, nous avons préparé un document synoptique pour orienter la discussion. Vous en avez reçu des copies. Je vais maintenant passer la parole à M. Currie.

**M. Gavin Currie, directeur général, Office canadien des transports:** Honorables sénateurs, je fais état sur la troisième diapositive de six secteurs où de nouvelles responsabilités nous ont été confiées. J'aimerais les passer brièvement en revue en commençant par les fusions et les acquisitions.



The agency has a new responsibility to determine whether a proposed merger or acquisition would result in an air carrier that is Canadian owned and controlled. This is an extension of the agency's current responsibility to ensure that Canadian air carriers meet Canadian ownership and control requirements at all times.

[Translation]

I would like to say a few words about the discontinuance or reduction of services, that is reduction resulting in at least one less flight per week. A carrier must give 120 days notice and consult with local representatives if that carrier is the last, or next to last, carrier serving a destination or if the discontinuance of a year-round non-stop scheduled service would result in a reduction of at least 50 percent of the weekly passenger-carrying capacity on a route. However, 30 days notice is required if that service has been in operation for less than one year. Obviously, the point is not to discourage new services.

There are certain steps that the agency can take under such situations. It may, on application and after reviewing relevant factors, reduce the notice period. If the required notice is not given, the Agency may order the service reinstated for up to 60 days. It should be noted that the Agency cannot prevent discontinuance of a service. This section of the act provides only for notice to be given.

[English]

I shall turn next to the subject of domestic pricing. The bill proposes a new clause 66 to replace the current section 66. First, domestic pricing applies only to routes within Canada served by one licensee, and in this case, a licensee includes affiliates.

In contrast to the present section 66, the proposed clause applies to all fares and rates on such routes. The agency may determine that there is one licensee on a route if it finds the alternative service is unreasonable.

If the agency determines, on complaint or on its own motion, that a fare or rate or an increase in a fare or rate is unreasonable, it may disallow the fare or rate or the increase, order a reduction, or, if practicable, order a refund.

In addition, if the agency determines that the range of fares or rates on a route is inadequate, the agency may direct the carrier to publish and apply additional fares or rates.

The proposed legislation gives considerable guidance to the agency in determining whether pricing is reasonable. In this case, the agency shall consider historical data, fares and rates on similar but competitive routes, any other information provided by the carriers, and any additional information requested by the agency that it considers pertinent.

[Translation]

Briefly, with respect to domestic tariffs, carriers must have a tariff which includes all fares, rates and charges as well as the terms and conditions of carriage. If carriers do not comply with

L'office s'est vue confier la nouvelle tâche de déterminer si une fusion ou une acquisition proposée donnerait lieu à un transporteur aérien appartenant à des Canadiens et contrôlé par des Canadiens. Il s'agit d'un prolongement de la responsabilité actuelle de l'office de s'assurer que les transporteurs aériens canadiens satisfont aux exigences de propriété et de contrôle canadiens en tout temps.

[Français]

J'ajouterais quelques mots sur l'interruption ou la réduction de services, c'est-à-dire une réduction qui résulte au moins d'un vol hebdomadaire au point. Un transporteur doit donner un avis de 120 jours et consulter les représentants locaux s'il est le dernier ou l'avant-dernier transporteur à un point ou si l'interruption d'un service régulier sans escale offert à longueur d'année entraînerait une réduction d'au moins 50 p. 100 de la capacité hebdomadaire du transport de passagers sur un trajet. Cependant, un avis de 30 jours est suffisant si le service n'est offert que depuis moins d'un an. Évidemment, on ne veut pas décourager de nouveaux services.

L'Office a certains pouvoirs dans de telles situations. L'Office peut, sur demande, et après avoir considéré des facteurs pertinents, réduire le délai d'avis. Si l'avis exigé n'est pas donné, l'Office peut ordonner que le service soit rétabli pour une période allant jusqu'à 60 jours. Veuillez noter que l'Office ne veut pas empêcher une interruption de services. Cette section de la loi prévoit un avis seulement.

[Traduction]

Je vais maintenant vous entretenir des prix intérieurs. Le projet de loi propose un nouvel article 66 qui vient se substituer à l'ancien. Premièrement, les prix intérieurs ne s'appliquent qu'aux trajets au Canada desservis par un licencié et dans ce cas, un licencié inclut les licenciés d'un même groupe.

Par rapport à l'article 66 dans forme actuelle, l'article proposé s'applique à tous les prix sur de tels trajets. L'office peut déterminer qu'il y a un licencié sur un trajet s'il conclut que tous les autres services sont déraisonnables.

Si l'office conclut, à la suite d'une plainte ou de sa propre initiative, qu'un prix, un taux ou une augmentation sont excessifs il peut annuler le prix, le taux ou l'augmentation, ordonner une réduction ou, si c'est possible, ordonner un remboursement.

De plus, si l'office conclut que la gamme de prix ou de taux sur un trajet est insuffisante, il peut enjoindre un transporteur de publier et d'appliquer une gamme de prix ou de taux.

La mesure législative proposée guide grandement l'office lorsqu'il lui faut décider si les prix sont excessifs. Dans ce cas, il tiendra compte des données historiques, des prix et des taux sur des trajets concurrentiels similaires, de toute autre information fournie par les transporteurs et de l'information additionnelle demandée par l'office et qu'il juge pertinent.

[Français]

Quelques mots sur les tarifs intérieurs. Les transporteurs doivent avoir un tarif qui comprend tous les prix, les taux et les frais ainsi que les conditions de transport. Si les transporteurs ne

their tariffs, the Agency may order them to do so or order compensation for expenses.

Regarding the terms and conditions of domestic carriage, on complaint, if the Agency determines that terms and conditions are unreasonable or unduly discriminatory, it may suspend or disallow them or substitute other terms and conditions.

[English]

Finally, I shall say a few words on the aircraft complaints commissioner. This position was added during consideration of the bill by the Standing Committee on Transport in the House. The commissioner will be a temporary member of the agency. In essence, this position provides an avenue for complaints for which no other remedy exists. It is intended that the commissioner will use mediation techniques to solve complaints, as no power to impose a settlement is given.

It is important to recognize that the carrier must first be given the opportunity to deal with a complaint before the Air Travel Complaints Commissioner becomes involved.

The agency reports to the minister semi-annually on the nature and number of complaints filed and any systemic problems observed by the agency's Air Travel Complaints Commissioner. I should note that this reporting is modelled on the agency's annual report, and it is certainly intended that the minister will table this report in Parliament.

The intent is to keep the process for the consumer as simple as possible. Normally, consumer complaints to the agency will first flow through the agency's commissioner, who will deal with them, if possible. Where appropriate, however, complaints will be transferred to other normal agency processes. For example, a complaint regarding pricing on a route where there is only one carrier would be transferred to the section dealing with pricing complaints.

This provides a flavour for the role of the Air Travel Complaints Commissioner as we see it. I will now return the microphone to Ms Robson to speak about our action plan.

**Ms Robson:** Honourable senators, I should like to comment briefly on our action plan. We have been hard at work in preparation for the proclamation of this proposed legislation.

We have set up a project team, an internal group that has been pulled together to manage the transition to the new regulatory environment. We plan an extensive public information campaign to inform Canadians about their new rights and the new roles of the agency.

That campaign will include a press conference, including some regional press of course, and regional meetings. We will have posters and brochures targeted primarily at the travel industry. We

respectent pas leur tarif, l'Office peut, par ordonnance, enjoindre un transporteur de le respecter ou ordonner une indemnisation pour les frais.

En ce qui concerne les conditions de transport intérieur, sous dépôt d'une plainte, si l'Office conclut que les conditions sont déraisonnables ou injustement discriminatoires, il peut les suspendre ou les annuler, ou leur en substituer de nouvelles.

[Traduction]

Pour terminer, je vais dire quelques mots au sujet du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. Ce poste a été ajouté dans le cadre de l'examen du projet de loi effectué par le Comité permanent des transports à la Chambre des communes. Le commissaire aura le statut de membre temporaire de l'office. Pour l'essentiel, le commissaire offrira un recours dans les cas de plainte où aucun règlement n'est possible. Il est prévu que le commissaire emploiera les techniques de médiation et ne sera pas autorisé à trancher les différends.

Il est important de reconnaître que l'on doit d'abord donner au transporteur l'occasion de régler lui-même la plainte avant de faire intervenir le commissaire aux plaintes relatives au transport aérien.

L'office doit remettre des rapports semestriels au ministre dans lesquels il est question de la nature et du nombre de plaintes déposées ainsi que de tout problème systémique qui aurait pu être relevé par le commissaire. Je vous signale que cette façon de faire est conçue sur le modèle du rapport annuel présenté par l'office et on s'attend certainement à ce que le ministre dépose ce rapport au Parlement.

L'objectif consiste à mettre un processus simple à la disposition des consommateurs. Dans la plupart des cas, les plaintes des consommateurs déposées auprès de l'office seront d'abord examinées par le commissaire, qui les traitera, dans la mesure du possible. Le cas échéant, toutefois, les plaintes seront transférées à l'office en vue de leur traitement selon le processus habituel. Par exemple, une plainte portant sur l'établissement des prix sur un trajet où il n'y a qu'un seul transporteur serait transférée à la section qui s'occupe des plaintes concernant l'établissement des prix.

Cela vous donne une idée du rôle du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien tel que nous le concevons. Je vais maintenant passer la parole à Mme Robson qui vous parlera de notre plan d'action.

**Mme Robson:** Honorables sénateurs, j'aimerais vous entretenir brièvement de notre plan d'action. Nous avons travaillé ferme pour préparer la proclamation de cette mesure législative.

Nous avons mis sur pied une équipe de projet, en utilisant nos ressources internes, pour gérer la transition vers le nouvel environnement de la réglementation. Nous planifions une campagne d'information pour sensibiliser les Canadiens quant à leurs droits de recours à l'office et quant au nouveau rôle de celui-ci.

La campagne comportera une conférence de presse, y compris bien sûr des rencontres régionales. Nous aurons des affiches et des dépliants destinés surtout à l'industrie touristique. Nous avons



have designed a Web site for on-line complaints and instituted a new 1-800 number. We have contracted initially with a call centre to handle telephone complaints in the first month because we are having difficulty determining future volume.

If we need to, and we are not sure of this at this point, we will follow up with an advertising campaign. We will be providing information packages to all MPs and senators. We certainly hope that your staff will refer any inquiries or complaints that you may receive to the agency.

Operationally, we have expanded our complaints investigations unit to deal with the increased workload and to provide support to the new complaints commissioner. We are creating a new pricing investigations unit, developing and refining our price monitoring and analyzing techniques, and training staff for new responsibilities.

We intend to be ready to go into action on day one after the legislation is proclaimed. I believe that we have an already established track record with both carriers and consumers. We are confident that we can fulfil our new roles under the consumer protection provisions of the bill.

[Translation]

**The Chairman:** before we began, I have a question. Some people have said that they would like to see a charter of passenger rights brought in. In your opinion, given the broader powers you now enjoy under the act, can you effectively protect the rights of consumers or do we really need a charter of passenger rights?

[English]

**Ms Robson:** We believe that the bill will provide that kind of protection. We are interested to observe that Air Canada has announced the appointment of an ombudsman. We think that that will be a very helpful development in resolving problems and complaints. We also understand that they may be considering some sort of "performance standards," if you will. I do not think they are calling it a bill of rights as such, but it will be a set of service standards that can be reasonably expected. If that is the case, it will be very helpful to us in trying to make judgments and decisions about reasonableness, or some of these very fuzzy concepts. We are interested in seeing what Air Canada is examining.

However, we feel that it is broadly based in terms of the bill.

**The Chairman:** You feel then that the powers that you will have will be enough to protect consumers?

**Ms Robson:** We are certainly hopeful that that will be the case, yes.

**Senator Finestone:** I have a point of information or clarification. Perhaps there is a typo on page 14 of the brief. You have said, Ms Robson, that the commissioner will use mediation

conçu un site Web pour les plaintes en ligne et nous avons aussi un nouveau numéro 1-800. Nous avons retenu au départ les services d'un centre d'appels qui traitera les plaintes téléphoniques au cours du premier mois parce que nous avions du mal à évaluer le volume futur.

Nous n'en sommes pas sûr pour l'instant, mais nous organiserons une campagne publicitaire, au besoin. Nous fournirons à tous les députés et à tous les sénateurs des trousseaux d'information. Nous espérons bien sûr que votre personnel acheminera à l'office toutes les demandes ou plaintes adressées à l'agence que vous recevrez.

Sur le plan des opérations, nous avons élargi notre service d'enquête sur les plaintes en vue de répondre à la demande accrue et de fournir du soutien au nouveau Commissaire aux plaintes. Nous sommes en train de créer une nouvelle unité d'enquête sur les prix, de peaufiner les techniques de surveillance et d'analyse des prix et de former le personnel pour qu'il puisse assumer ces nouvelles responsabilités.

Nous serons prêts à agir le jour où la loi sera proclamée. Notre réputation est déjà bien établie auprès des transporteurs et des consommateurs. Nous sommes convaincus de pouvoir assumer les nouveaux rôles que nous confèrent les dispositions du projet de loi relatives à la protection du consommateur.

[Français]

**La présidente:** J'aurais une question avant que nous commençons. Certaines personnes aimeraient voir la mise en place d'une charte des droits des passagers. À votre avis, est-ce que les pouvoirs actuels ou les pouvoirs accrus qui vous sont dévolus par la loi vous permettront de protéger efficacement les consommateurs, ou si nous avons vraiment besoin d'une charte des droits des passagers?

[Traduction]

**Mme Robson:** Le projet de loi offre ce genre de protection. Il est intéressant d'observer qu'Air Canada a annoncé la nomination d'un ombudsman. Nous croyons que cela sera très utile pour résoudre les problèmes et régler les plaintes. Nous croyons aussi savoir que le transporteur envisage peut-être d'adopter une forme quelconque de «normes de rendement», si on peut les appeler ainsi. Je ne crois pas qu'on parle d'une charte des droits comme telle, mais il y aura une série de normes relatives à la qualité du service auquel on peut raisonnablement s'attendre. Si c'est bel et bien le cas, elles nous seront très utiles pour nous prononcer au sujet de ce qui est raisonnable ou de quelques-uns des concepts plus flous. Il sera intéressant de savoir ce qu'envisage Air Canada.

Toutefois, nous estimons que le projet de loi prévoit une protection générale.

**La présidente:** Vous estimez donc que les pouvoirs qui vous seront conférés suffiront pour protéger le consommateur?

**Mme Robson:** Nous espérons certes que ce sera le cas, effectivement.

**Le sénateur Finestone:** J'aimerais apporter un supplément d'information ou un éclaircissement. Il y a peut-être une erreur à la page 14 du mémoire. Vous avez dit, madame Robson, que le



techniques, with no power to enforce a settlement, and that carriers must first be given opportunity to deal with the complaint.

I do not understand why there would be a call centre and everything else to receive complaints if there is no power to impose a settlement. Have I misread that?

**Ms Robson:** No, I do not think you have misread it. We have two types of complaints. It is a little complicated.

The agency has legislative authority on some complaints and can actually take corrective measures. Those complaints relate to things like fares and tariff conditions.

The other type of complaints relates to "softer" issues such as service complaints, including long line-ups and bumping. For the latter, the Air Travel Complaints Commissioner will have a mediating, problem-solving role.

It is expected that in most cases, the complaints received will be first dealt with by the complaint commissioner. He or she will try to resolve these issues directly with the carriers. That is the intent.

**Senator Forrestall:** You have made something clearer. I was a little confused earlier about the temporary nature of the complaints commissioner. I gather that the complaints commissioner becomes a temporary member of the Canadian Transportation Agency?

**Ms Robson:** That is correct.

**Senator Forrestall:** What does that serve? Why would the commissioner be a temporary member?

**Ms Robson:** There is provision under our legislation for seven full-time members, and currently we have seven full-time members. However, there is also a provision in our act that allows the minister to appoint temporary members for a period of one year, with an opportunity to review that same incumbent for an additional year. That is the provision in our act that would be used.

**Senator Forrestall:** Have you worked out the procedures that will be followed by this temporary complaint receiver? In other words, do you have a process? Will it be a matter of someone arriving in Gander, Newfoundland, and saying that he had had a hell of a trip from Toronto to here and wants to complain to a 1-800 number? Will they speak to a machine or to a person? Will the machine tell them to write a letter because it is busy?

I can accept that this came as a surprise. I should ask why it was a surprise, but I will not because I am afraid of the answer that you might give. Have we done any of the work-up processes yet?

**Ms Robson:** Yes, we certainly have.

**Senator Forrestall:** Would you let us in on the secret?

commissaire devra employer des techniques de médiation, qu'il ne sera pas autorisé à trancher les différends, et que l'on doit d'abord donner au transporteur l'occasion de régler lui-même la plainte.

Je ne comprends pas alors pourquoi il faut un centre téléphonique et tout le reste pour accueillir les plaintes si le commissaire ne peut pas trancher les différends. Quelque chose m'a-t-il échappé?

**Mme Robson:** Non, je ne le crois pas. Il y a deux genres de plaintes. C'est un peu compliqué.

La loi confère à l'Office des pouvoirs relatifs à certaines plaintes. Il peut en réalité prendre des mesures correctives. Il a compétence dans les questions liées, par exemple, aux tarifs.

L'autre genre de plaintes porte sur des questions plus «humaines», comme le service, y compris les longues files d'attente et le déplacement d'un passager dans un autre vol à cause de survente. Dans ce cas-là, le Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien jouera un rôle de médiation, de résolution de problèmes.

On s'attend que, la plupart du temps, les plaintes reçues seront d'abord traitées par le commissaire. Il ou elle essaiera de les régler directement avec les transporteurs. C'est ce qu'on vise.

**Le sénateur Forrestall:** Vous avez éclairci un point. J'étais encore un peu perplexe tout à l'heure au sujet de la nature provisoire du poste de Commissaire aux plaintes. J'en déduis que le Commissaire aux plaintes devient un membre temporaire de l'Office des transports du Canada, oui?

**Mme Robson:** C'est juste.

**Le sénateur Forrestall:** À quoi cela sert-il? Pourquoi le commissaire serait-il un membre temporaire?

**Mme Robson:** La loi permet la nomination de sept membres de l'Office à temps plein, ce qui correspond à sa composition actuelle. Toutefois, la loi permet aussi au ministre de nommer des membres provisoires pour une période d'un an, avec possibilité de reconduire leur mandat pour une autre année. C'est cette disposition de la loi qui est utilisée.

**Le sénateur Forrestall:** Avez-vous décidé des formalités que devra suivre ce receveur provisoire de plaintes? En d'autres mots, prévoyez-vous un processus? Verra-t-on un passager descendre à Gander, à Terre-Neuve, et affirmer qu'il a fait un voyage infernal depuis Toronto et qu'il souhaite porter plainte en composant le numéro 1-800? Son appel sera-t-il reçu par une machine ou une personne? Le répondant lui demandera-t-il d'écrire une lettre parce que toutes les lignes sont engagées?

Je puis admettre que ce fut une surprise. Il faudrait que je demande pourquoi ce fut une surprise, mais je ne le ferai pas car je crains la réponse que vous pourriez me donner. Avons-nous mis au point des processus à ce sujet?

**Mme Robson:** Oui, nous l'avons certes fait.

**Le sénateur Forrestall:** Pourriez-vous nous mettre dans le secret?

**Ms Robson:** We are, of course, expecting the appointment of the complaint commissioner. We are planning for that. As I mentioned earlier, we have a transition team. We have additional staff on the complaints side. They will be serving the complaints commissioner, as well as the other members of the agency.

The complaints commissioner will be dealing strictly with airline complaints, whereas the other members of the agency are multi-modal. This person will be dedicated full time to this process and will be supported by staff. I will ask Mr. Currie to give more details on our plans.

**Mr. Currie:** We have started to give the matter considerable thought. In terms of your example of the way in which a person who wants to complain gets in touch with the agency, we already have a 1-800 number. It is intended that it be answered by a person; that is our current plan. Although it is possible that different kinds of complaint may go to different operators, there will be a person, not a recorded message instructing you to send in the complaint.

We do have a Web site planned, and there will be much information on the site about how to complain. It is intended that an on-line complaint form can be used to complain in written form.

The 1-800 number will explain the complaint process. We will not take the complaint over the phone. The carrier must be given a chance to understand the complaint and respond to it. Therefore, we must have clear information. It will be necessary to have something in writing — a letter, fax, or through the Web site — something electronic.

It is anticipated that the commissioner will then approach the carrier with the complaint. The carrier will be requested to make comments, and we will try to resolve the complaint at that level. We have some reasonable expectation that a number —

**Senator Forrestall:** Please, slow down a little so that I can understand. The passenger is at Gander and has called the 1-800 number, does not have a Web site or even a computer, and would not know how to use one anyway. Someone will say to him, "Write a letter."

**Senator Spivak:** The message might be, "We are serving other customers. We value your business, so please stay on the line to hold your priority."

**Senator Forrestall:** In any event, this is very important. Perhaps the majority of people who fly are more sophisticated and possess the know-how. However, it is important that the first interface should not be a strange voice that is just another adjunct of a government agency. Rather, it should be in the body corporate responsible for causing the complaint — real or imagined. As I understand it, you will not take the complaint in verbal form. Therefore, the passenger must write to you.

**Mme Robson:** Nous prévoyons bien sûr qu'un commissaire aux plaintes soit nommé. Nous faisons des plans en conséquence. Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, nous avons mis sur pied une équipe de transition. Nous avons affecté d'autres employés à la fonction «plaintes». Ils seront au service du commissaire aux plaintes ainsi que des autres membres de l'Office.

Le commissaire aux plaintes s'occupera strictement de plaintes relatives au transport aérien, alors que les autres membres de l'office s'occupent de tous les modes de transport. La personne nommée se consacrera à temps plein à ce processus et aura le soutien d'employés. Je demanderais à M. Currie de vous donner plus de détails au sujet de nos plans.

**M. Currie:** Nous avons commencé à faire une sérieuse réflexion à ce sujet. Pour ce qui est de votre exemple de la façon dont une personne peut communiquer avec l'Office pour se plaindre, nous avons déjà mis sur pied le centre téléphonique. L'appel sera pris par une personne. C'est ce qui est actuellement prévu. Bien que les plaintes, selon leur nature, puissent être acheminées vers des téléphonistes différents, il y aura quelqu'un au bout du fil. Le client ne sera pas accueilli par un message enregistré l'instruisant d'envoyer sa plainte par écrit.

Nous avons aussi prévu un site Web qui donnera toutes les précisions voulues sur la façon de porter plainte. Il y aura même un formulaire de plainte électronique qu'on pourra remplir.

Le centre téléphonique servira à expliquer comment porter plainte. Par contre, on ne prendra pas de plainte au téléphone. Il faut donner au transporteur la possibilité de prendre connaissance de la plainte et d'y réagir. Par conséquent, il faut que les renseignements soient clairs. Il faudra recevoir quelque chose par écrit — une lettre, un fax ou une plainte électronique.

On prévoit que le commissaire communiquera alors avec le transporteur au sujet de la plainte. Il lui demandera de faire connaître ses observations, puis nous tenterons de résoudre la plainte à ce niveau. On peut raisonnablement s'attendre qu'un certain nombre...

**Le sénateur Forrestall:** Je vous en prie, parlez un peu moins vite pour que je puisse bien comprendre ce que vous dites. Le passager se trouve à Gander et compose le numéro 1-800. Il n'a pas à sa disposition un site Web, encore moins un ordinateur et il ne saurait même pas comment l'utiliser de toute façon. Quelqu'un lui dira: «Envoyez-nous une lettre».

**Le sénateur Spivak:** Le message qu'il entendra sera peut-être: «Nous sommes en train de servir d'autres clients. Gardez la ligne pour ne pas perdre la priorité de votre appel».

**Le sénateur Forrestall:** Quoi qu'il en soit, c'est très important. La majorité peut-être des personnes qui voyagent par avion sont plus instruites et savent comment s'y prendre. Toutefois, il importe que le premier contact ne soit pas la voix d'un étranger qui est simplement un autre allié d'un organisme gouvernemental. Il faudrait plutôt que ce soit quelqu'un qui se charge de la plainte — réelle ou imaginaire. Si j'ai bien compris, vous ne recevrez pas de plainte au téléphone. Il faudrait donc que le passager vous envoie une lettre.



**Mr. Currie:** Yes.

**Senator Forrestall:** You in turn will refer that in due course to the airline that is being complained about. In most cases, it will be Air Canada.

**Mr. Currie:** That is not true, based on the complaints that we have received so far.

**Senator Forrestall:** Is it not?

**Mr. Curry:** It is not always Air Canada. We also receive complaints about many other airlines.

**Senator Forrestall:** I do not believe that. I have over 1,100 complaints and all of them relate to an interconnection service, the lack of interlining, or the baggage. The stories are horrifying, and I am sure that you have seen them because they have to be dealt with somewhere. I am sorry, but the process is most important. Would you then refer the complaint to the airline in question?

**Mr. Currie:** Yes indeed.

**Senator Forrestall:** What if the airline in question claims to be too busy? What then happens to the person's complaint?

**Mr. Currie:** Well, the Air Travel Complaints Commissioner has the power to require the carrier to provide information on the complaint.

**Senator Forrestall:** What do you mean by "require"?

**Mr. Currie:** In the bill, the Air Travel Complaints Commissioner can require the submission of documents by the carrier. It is written quite specifically in that clause of the bill.

**Senator Forrestall:** I will take your word for that.

**Mr. Currie:** You do not need to take my word for it, senator.

**Senator Forrestall:** I will. I do not want you to take the time to read it. I can find it just as easily as you, or almost as easily.

What happens then?

**Mr. Currie:** The expectation is that the carrier will give its side of the story and the commissioner will then look at both sides. Certainly, some complaints are valid and some are not. The commissioner will decide whether it is valid. If it is, the commissioner will try to use a mediative process to resolve the complaint.

Certainly, we have found on a number of occasions that once it is brought to the carrier's attention by the agency, the carrier looks at it more seriously and quite often the complaint is resolved. Many complaints are resolved in that way.

**Senator Forrestall:** That is what is wrong. Why should they take it more seriously simply because the agency has brought it to their attention?

**M. Currie:** Oui.

**Le sénateur Forrestall:** À votre tour, vous transmettez en temps et lieu la lettre à la ligne aérienne qui fait l'objet de la plainte. La plupart du temps, ce sera Air Canada.

**M. Currie:** Pas si je me fie aux plaintes que nous avons reçues jusqu'ici.

**Le sénateur Forrestall:** Elles ne concernant pas toujours Air Canada?

**M. Currie:** Ce n'est pas toujours Air Canada qui est en cause. Nous recevons également des plaintes au sujet de nombreuses autres lignes aériennes.

**Le sénateur Forrestall:** Je ne vous crois pas. J'ai reçu plus de 1 100 plaintes et elles portent toutes sur les interconnexions, le manque d'échanges intercompagnies ou les bagages. Ce sont de véritables histoires d'horreur, et je suis sûr que vous les connaissez, car il faut bien que quelqu'un les règle. Je suis désolé, mais le processus a une très grande importance. Transmettriez-vous alors la plainte à la ligne aérienne en cause?

**M. Currie:** Effectivement.

**Le sénateur Forrestall:** Qu'arrive-t-il si le transporteur en cause prétend être trop occupé? Quelle suite est donnée à la plainte?

**M. Currie:** Le commissaire aux plaintes relatives au transport aérien a le pouvoir d'exiger du transporteur qu'il lui fournisse les renseignements concernant la plainte.

**Le sénateur Forrestall:** Qu'entendez-vous par «exiger»?

**M. Currie:** Dans le projet de loi, il est prévu que le commissaire aux plaintes relatives au transport aérien peut obliger le transporteur à produire des documents. L'article du projet de loi est très clair à cet égard.

**Le sénateur Forrestall:** Je vais vous croire sur parole.

**M. Currie:** Vous n'avez pas besoin de me croire sur parole, sénateur.

**Le sénateur Forrestall:** Je vais vous croire. Je ne souhaite pas que vous preniez le temps de lire la disposition. Je peux la trouver tout aussi facilement que vous, ou presque.

Qu'arrive-t-il alors?

**M. Currie:** On s'attend que le transporteur donnera sa version des faits et que le commissaire examinera ensuite les deux versions. Certaines plaintes sont certes fondées et d'autres, pas. Le commissaire devra décider si elle est fondée. Si elle l'est, il essaiera de recourir à la médiation pour régler la plainte.

Nous avons constaté à plusieurs reprises qu'une fois que la plainte est portée à l'attention du transporteur par l'Office, le transporteur la prend plus au sérieux, et très souvent la plainte est réglée. De nombreuses plaintes sont réglées de cette manière.

**Le sénateur Forrestall:** C'est ce qui cloche. Pourquoi faudrait-il qu'il prenne la plainte plus au sérieux simplement parce que l'Office a attiré son attention sur celle-ci?



**Mr. Currie:** I cannot explain why they would. This is simply a question of getting the carrier to look at the issue again. First, with the kind of publicity there has been, there will be greater willingness on the part of Air Canada, given its public statements. I suspect the same will be true of other carriers. There is no question the commissioner will be reporting publicly to this committee, among others, on the complaints received and their disposition. I think that kind of publicity will be effective.

I cannot guarantee that it will be, but that is my expectation. We will probably get certain patterns of complaints. I am sure that if you have received 1,100 complaints, there must be patterns among them — certain kinds of things that come up frequently. For example, waiting in long lines at airports, or waiting a long time on the telephone to get through.

These would be raised by the commissioner as systemic issues with the carrier in question, and presumably with the implication that they should be resolved. I think that bringing that to the carrier's attention in a public way will be quite effective.

Would you want the alternative? Would you want the government to be able to tell the carrier, "You must put in more telephone operators. Your waiting time is too long"? That is getting pretty detailed in terms of telling someone how to run a business. It is a question of how far you want to take it.

There was a question from the Chair about a passenger bill of rights. Perhaps, once we have had experience with this sort of mediated approach — a softer approach — and if it is not working, perhaps that would be a good time to put a bill of rights in place.

I am a strong believer in dealing with things on a voluntary basis first, without using regulation unless it is really required. We think we can make it work.

**Senator Forrestall:** Can you give us a plausible time frame vis-à-vis the complaint process — a complaint coming in, being properly documented and sent on to you with reference to the appropriate airline, then dealing with the response to the airline and the airline's response, not to the complaints commissioner, but to the complainant?

**Mr. Currie:** The airline would respond to the complaints commissioner and copy to the complainant.

**Senator Forrestall:** Can you imagine a time frame for that transaction?

**Mr. Currie:** Yes, I think that, as a guide, we can look at the time frames in the agency's general rules. Now the normal time frame for a complaint that is served on a carrier is 30 days for the carrier to respond, and the complainant is given another 10 days to react to that response. It takes between one and two months for the process to go backwards and forwards. Then there would be additional time for the commissioner to actually resolve the issue. It may happen faster.

**Senator Forrestall:** It would certainly filter out the anger.

**M. Currie:** Je ne puis l'expliquer. Il s'agit simplement d'obtenir que le transporteur examine la plainte à nouveau. Tout d'abord, avec le genre de publicité qu'il y a eu, Air Canada sera plus disposé à la prendre au sérieux, étant donné les déclarations publiques de ses dirigeants. Je soupçonne que c'est aussi le cas des autres transporteurs. Il n'y a pas de doute que le commissaire fera rapport publiquement à votre comité, entre autres, des plaintes reçues et de la suite qui leur a été donnée. Ce genre de publicité sera efficace.

Je ne peux pas garantir que ce sera le cas, mais c'est ce que je prévois. Certaines tendances se dégageront probablement des plaintes. Je suis sûr que, si vous avez reçu 1 100 plaintes, il doit s'en dégager certaines tendances — certaines doléances plus fréquentes que d'autres. Par exemple, les longues files d'attente aux aéroports ou les longs temps d'attente au téléphone.

Le commissaire soulèverait ces questions systémiques auprès du transporteur en question et, probablement, laisserait entendre qu'il faut les régler. Je crois qu'en portant publiquement une question à l'attention du transporteur, on obtiendra très rapidement un règlement.

Préféreriez-vous l'autre solution? Préféreriez-vous que le gouvernement puisse dire au transporteur: «Il faut engager plus de téléphonistes. Le temps d'attente est trop long»? Agir ainsi revient pas mal à dicter à quelqu'un comment diriger son entreprise. Tout est question de savoir jusqu'où vous voulez aller.

La présidente a posé une question au sujet d'une charte des droits des passagers. Quand nous aurons fait l'expérience de ce genre d'approche de médiation — une approche moins coercitive —, si elle ne fonctionne pas bien, il sera peut-être opportun d'adopter une charte des droits.

Je préfère nettement laisser d'abord les gens agir de leur propre gré, de ne pas recourir à la réglementation à moins qu'elle soit vraiment requise. Nous croyons pouvoir y arriver de cette façon.

**Le sénateur Forrestall:** Pouvez-vous nous donner une échéance plausible concernant le processus de plainte — l'arrivée de la plainte, sa documentation et sa transmission au transporteur pertinent, puis la réception de la réponse du transporteur par le plaignant, plutôt que par le commissaire aux plaintes?

**M. Currie:** Le transporteur enverrait sa réponse au commissaire aux plaintes et copie au plaignant.

**Le sénateur Forrestall:** Pouvez-vous imaginer un délai pour cette opération?

**M. Currie:** Oui, je crois que les règles générales de l'Office peuvent nous servir de guide en ce qui concerne les délais. Habituellement, le transporteur auquel est signifiée une plainte dispose de 30 jours pour y répondre, et le plaignant dispose de 10 jours de plus pour réagir à cette réponse. Tout le processus prend de un à deux mois. Il faut prévoir aussi du temps supplémentaire pour que le commissaire règle véritablement la question. Cela peut se passer plus rapidement.

**Le sénateur Forrestall:** Cela éliminerait certainement la colère progressivement.

**Mr. Curry:** Remember, these are complaints that have not been resolved with the carrier. The bill states that the person must have complained to the carrier first.

**Senator Forrestall:** Do you foresee a time when a complaints commissioner, who is a commissioner of the Canadian Transportation Agency, will no longer be necessary and this work will be carried out by the airlines themselves?

**Mr. Currie:** Well, in one sense, I hope so. I think it is a useful avenue for people to complain. People then feel that they have somewhere to turn. If the process is successful, the number of complaints will go down — hopefully because of better service and because the carriers are dealing with complaints more effectively.

Air Canada told me a couple of weeks ago that their main aim is to put the Air Travel Complaints Commissioner out of business by improving both the service that they provide, and the way in which they deal with complaints through their ombudsman.

We also have talked about establishing a code of conduct — their “passenger bill of rights,” if you like. That would be very helpful in setting benchmarks, because if they are reasonable and the carrier has not met them, then presumably the carrier will give some recompense to the passenger. If they have been met, then perhaps the complaint is not well founded. I am reasonably hopeful that, despite the obvious problems of the past few months, things will settle down. We will go back to a situation where, on the whole, the carriers in this country serve the passengers very well, certainly in comparison with what we hear about south of the border.

**Senator Forrestall:** Have you put a dollar figure on the cost?

**Mr. Currie:** No, not as yet. The minister has said that more resources will be required, but we have not yet been able to get approval for these additional resources.

**Senator Forrestall:** I am a sceptic. I do not think the Canadian Transportation Agency should be involved in that. I really do not.

Are we going in the right direction? Is the agency satisfied? We heard from the Competition Bureau that they were generally satisfied that the steps that the government has taken are in the right direction. There is no question that changes will have to be made and that imaginative variations will have to be brought into the picture. Are you reasonably satisfied with the direction they are going and the rate at which they are going?

**Ms Robson:** My short answer is yes.

**Senator Callbeck:** Continuing with the complaints, you said that last year there were 165. Is your year end in December or March?

**Mr. Currie:** This is the fiscal year from April 1 to March 31.

**Senator Callbeck:** Do you know how many complaints you have had from March until now?

**Mr. Currie:** I am sorry. It was the calendar year, which was 1999.

**M. Curry:** N'oubliez pas qu'il s'agit de plaintes qui n'ont pas été réglées par le transporteur. Le projet de loi stipule que la personne doit s'être plainte auprès du transporteur en premier lieu.

**Le sénateur Forrestall:** Pensez-vous qu'il soit possible qu'un commissaire aux plaintes, qui est un commissaire de l'Office des transports du Canada, ne sera plus nécessaire et que ce travail sera effectué par les lignes aériennes elles-mêmes?

**M. Currie:** Et bien, dans un sens, je l'espère. À mon avis, c'est utile pour les gens qui veulent se plaindre, car ils savent alors qu'ils disposent d'un recours. Si le processus réussit, le nombre de plaintes diminuera — espérons-le grâce à un meilleur service et parce que les transporteurs traiteront plus efficacement des plaintes.

Air Canada m'a dit il y a quelques semaines qu'elle vise essentiellement à supprimer le poste du commissaire aux plaintes en matière de voyages aériens en améliorant le service qu'elle fournit et la façon dont elle traite des plaintes par l'entremise de son ombudsman.

Nous avons également parlé de la mise au point d'un code de conduite — la «déclaration des droits des passagers», si vous voulez. Cela permettrait de fixer des critères; s'ils sont raisonnables et que le transporteur ne les a pas respectés, le transporteur dédommagera probablement le passager. S'ils ont été respectés, peut-être alors que la plainte n'est pas bien fondée. J'ose espérer que, malgré les problèmes évidents des derniers mois, les choses vont se calmer. Nous reviendrons à une situation où, en règle générale, les transporteurs de notre pays desservent très bien les passagers par comparaison à ce qui est censé se passer au sud de la frontière.

**Le sénateur Forrestall:** Avez-vous calculé le coût?

**M. Currie:** Non, pas encore. Le ministre a déclaré qu'il faudra plus de ressources, mais nous n'avons pas encore obtenu l'approbation de ces ressources supplémentaires.

**Le sénateur Forrestall:** Je suis sceptique. Je ne crois pas que l'Office des transports du Canada devrait se mêler de cela. Je ne le pense vraiment pas.

Allons-nous dans la bonne direction? L'Office est-il satisfait? Nous avons entendu dire par le Bureau de la concurrence que l'Office est en général satisfait et considère que les mesures prises par le gouvernement sont bonnes. Il ne fait aucun doute que des changements devront intervenir et qu'il faudra faire preuve d'imagination. Êtes-vous raisonnablement satisfait de l'orientation prise et du rythme du changement?

**Mme Robson:** Pour répondre rapidement, oui.

**Le sénateur Callbeck:** Toujours dans le domaine des plaintes, vous avez dit qu'il y en a eu 165 l'année dernière. Votre année se termine-t-elle en décembre ou en mars?

**M. Currie:** Il s'agit de l'exercice du 1<sup>er</sup> avril au 31 mars.

**Le sénateur Callbeck:** Savez-vous combien de plaintes vous avez reçu depuis le mois de mars?

**M. Currie:** Désolé, je parlais de l'année civile, 1999.



**Senator Callbeck:** How many have you had in the last six months?

**Mr. Currie:** I cannot answer that, but I can give you a figure for January to March of this year. There were 76 in the first quarter.

**Senator Callbeck:** Do you have figures from March on?

**Mr. Currie:** There were 38 in April.

**Ms Robson:** These are written complaints, but we get many telephone complaints. These are formal, written complaints.

**Senator Callbeck:** Right now, how does the public know where to complain? You are talking of setting up a 1-800 number and a Web site. How do they know where to complain currently?

**Mr. Currie:** We have not undertaken an extensive publicity campaign on the agency's powers in this regard. We plan to do that because of the much broader consumer protection role we are now undertaking. How do people find out? We certainly do have published information on the agency. We have brochures and so on. We talk to travel agents, who are aware of our existence. The carriers certainly are. We already have a 1-800 number, but we are a small agency, and certainly we do not have the kind of profile that larger departments have.

We are probably not well known. Certainly the impression I get from around the table is that we have not told senators enough about ourselves either.

**Senator Callbeck:** Will you conduct an aggressive campaign?

**Ms Robson:** Yes. We have a considerable profile with the disabled community because we have a very specific mandate therein. We have done a major job of communications in that area, where we have responsibility for removing undue obstacles for people with disabilities. It is a narrow focus, in the sense that that is our main mandate under our current legislation. I would say that we are currently less well known to the general population. We certainly intend to rectify that through a very aggressive communications program once we have our new powers. That is the key. We will have new responsibilities. We will have a very extensive information campaign at that time.

**Senator Callbeck:** You were probably here when First Air made their comments about the review process on fares. They indicated there is no defined process, no rules regarding confidentiality, and no objective decision criteria. What have you done in that area?

**Mr. Currie:** I did not hear the First Air presentation. However, I heard some of the discussion afterward. I think section 66 provides a fair amount of guidance to the agency in terms of how the process has been carried out. Section 66(3) makes it clear that in checking whether a fare or rate is reasonable, there are certain things the agency must take into account, such as historical

**Le sénateur Callbeck:** Combien de plaintes avez-vous reçues au cours des six derniers mois?

**M. Currie:** Je ne peux pas répondre, mais je peux vous donner un chiffre pour la période de janvier à mars de cette année. Il y en a eu 76 au premier trimestre.

**Le sénateur Callbeck:** Avez-vous des chiffres depuis mars?

**M. Currie:** Il y en a eu 38 en avril.

**Mme Robson:** Il s'agit de plaintes faites par écrit, mais nous recevons beaucoup de plaintes par téléphone. Il s'agit de plaintes officielles, écrites.

**Le sénateur Callbeck:** À l'heure actuelle, le public sait-il où il peut se plaindre? Vous parlez d'un numéro 1-800 et d'un site Web. Comment le public sait-il où se plaindre?

**M. Currie:** Nous n'avons pas lancé une campagne publicitaire d'envergure au sujet des pouvoirs de l'Office à cet égard. Nous prévoyons le faire en raison du rôle de protection du consommateur beaucoup plus vaste que nous allons maintenant jouer. Comment les gens le savent-ils? Nous avons certainement publié de l'information sur l'Office. Nous avons des brochures, et cetera. Nous parlons aux agents de voyage qui sont au courant de notre existence. Les transporteurs connaissent certainement notre existence. Nous avons déjà un numéro 1-800, mais nous sommes un petit office et nous n'avons certainement pas le même genre de profil que les grands ministères.

Nous ne sommes probablement pas bien connus. J'ai d'ailleurs vraiment l'impression ici que nous n'avons pas non plus suffisamment parlé de nous aux sénateurs.

**Le sénateur Callbeck:** Allez-vous mener une campagne agressive?

**Mme Robson:** Oui. Nous sommes très en vue auprès des handicapés, car nous jouons un rôle très précis à leur égard. Nous avons fait un énorme travail de communication dans ce domaine, car nous sommes chargés de supprimer les obstacles excessifs auxquels se heurtent les personnes handicapées. C'est un rôle étroit, étant donné que c'est le principal mandat qui nous est confié en vertu de notre loi. Je dirais que nous sommes actuellement moins bien connus de la population générale. Nous avons certainement l'intention de remédier à la situation en menant une campagne très agressive de communication dès que nous aurons nos nouveaux pouvoirs. C'est la clé. Nous aurons de nouvelles responsabilités. Nous aurons une campagne d'information d'envergure à ce moment-là.

**Le sénateur Callbeck:** Vous étiez probablement ici lorsque First Air a fait ses commentaires au sujet du processus d'examen des prix. Ses représentants ont indiqué qu'il n'y a pas de processus défini, pas de règles relatives à la confidentialité et aucun critère objectif de décision. Qu'avez-vous fait dans ce domaine?

**M. Currie:** Je n'ai pas entendu l'exposé de First Air, mais j'ai toutefois suivi une partie de la discussion. Je crois que l'article 66 donne suffisamment d'indications à l'Office sur la façon dont le processus se déroule. Au paragraphe 66(3), il est clair que lorsque l'Office vérifie si un prix ou un taux est raisonnable, il doit prendre en compte certains facteurs, comme les renseignements



information, particularly in terms of fares on comparable routes where there is competition; other information provided by the carrier; and other information that the agency considers relevant.

The fundamental approach is one of comparison. The idea behind this is not to set up a rate-setting organization or do a general assessment of whether prices are reasonable. As I understand it, on routes on which there is only one carrier, the intent is to prevent disproportionate increases in the fares or the rates. In doing that, I think the agency's approach, as guided by the proposed legislation, will be to look for comparisons. If you have a route with only one carrier, you will look for a route where there is a somewhat similar volume of traffic, a somewhat similar service, and the pattern of fare increases and range of fares. That is how we see us doing it. It is basically a question of comparison. In other words, we are saying that if there is competition, almost by definition the fares will be reasonable, because that is the underlying premise. That does not mean that everyone considers fares to be reasonable. I heard some of the discussion in this committee on Monday. Some people asked whether it is reasonable to have a fare of \$1,100 dollars if booked 14 days in advance, and a fare twice that if booked 13 days in advance. The rationale behind fares and price setting is quite complex.

Competition has led to a range of fares that does seem strange to some extent. The idea is to ensure that on routes where there is only one carrier, there is no disproportionate increase in fares or a range of fares that is significantly different from that on routes where there is competition. I understand that is the basic premise in the proposed legislation. That is laid out fairly clearly.

**Senator Callbeck:** Are you saying that present legislation is not clear?

**Mr. Currie:** The present legislation is different, in that it deals only with a single fare, as First Air mentioned in the discussion. Of course, until now, there have been comparatively few routes with a major volume of traffic where there has been a monopoly situation. In the south, nearly all routes had Air Canada and Canadian or their affiliates competing. Therefore, there was no basis on which complaints could be lodged.

The basic idea was still one of comparison. It was not laid out as clearly, but the intent was to try to ensure that the basic fare and the way it increased over time on monopoly routes was not disproportionate to the way basic fares had increased on comparable routes where there was competition. That is the way we understand it, at any rate.

**Senator Callbeck:** We had a brief from the Public Interest Advocacy Centre. They are saying they feel that they will not receive enough information. They say that the current provisions are drafted in such a way as to limit the ability of the agency to consider relevant evidence, including studies from government and private university sources on the level of cost, prices, and cost allocation in the airline industry. A government amendment would

relatifs aux prix appliqués antérieurement, en ce qui concerne notamment les prix appliqués sur des routes comparables lorsque la concurrence existe; d'autres renseignements fournis par le transporteur et d'autres renseignements que l'Office juge pertinents.

L'approche fondamentale est axée sur la comparaison. Il ne s'agit pas d'avoir un organisme chargé de fixer les prix, ni d'évaluer de manière générale si les prix sont raisonnables. Autant que je sache, pour les routes desservies par un seul transporteur, il s'agit d'empêcher des augmentations disproportionnées de prix ou de taux. Ce faisant, je crois que l'Office, tel que guidé par le projet de loi, cherchera à faire des comparaisons. Dans le cas d'une route desservie par un seul transporteur, il faudra trouver une route dont le volume de trafic est quelque peu similaire, où le service offert est quelque peu similaire, de même que les augmentations de prix et la gamme des prix. C'est ainsi que nous voyons notre rôle. C'est essentiellement une question de comparaison. En d'autres termes, s'il y a concurrence, les prix seront raisonnables, pratiquement par définition, puisqu'il s'agit du principe sous-jacent de la concurrence. Cela ne veut pas dire que les prix seront jugés raisonnables par tout un chacun. J'ai entendu certains des débats du comité, lundi dernier. Certains ont demandé s'il est raisonnable de payer 1 100 \$ pour un vol réservé 14 jours à l'avance et de payer deux fois ce prix si le vol est réservé 13 jours à l'avance. Il faut savoir qu'il est très complexe de fixer les prix.

La concurrence a donné lieu à une gamme de prix qui semble étrange, dans une certaine mesure. Il s'agit en fait de faire en sorte que lorsqu'une route est desservie par un seul transporteur, il n'y a pas d'augmentation disproportionnée des prix ni une gamme de prix considérablement différente de celle prévue pour les routes où il y a de la concurrence. Si je comprends bien, c'est le principe fondamental du projet de loi et il est exposé assez clairement.

**Le sénateur Callbeck:** Êtes-vous en train de dire que la loi actuelle n'est pas claire?

**M. Currie:** La loi actuelle est différente étant donné qu'elle ne traite que d'un prix unique, comme First Air l'a indiqué au cours du débat. Bien sûr, jusqu'à présent, il y a eu comparativement peu de routes de monopole où le volume de trafic était important. Dans le sud, Air Canada et Canadian ou leurs filiales se faisaient concurrence sur presque toutes les routes. Par conséquent, il était impossible de porter plainte.

Il s'agissait toujours de faire des comparaisons. Ce n'était pas indiqué aussi clairement, mais il fallait s'assurer que le prix de base et la façon dont il augmentait au fil du temps sur les routes de monopole n'était pas disproportionnée par rapport à l'augmentation des prix de base sur des routes comparables où il y avait de la concurrence. C'est de toute façon ainsi que nous le comprenons.

**Le sénateur Callbeck:** Nous avons reçu un mémoire du Centre pour la promotion de l'intérêt public. Ses représentants pensent qu'ils ne recevront pas suffisamment d'information, que les dispositions actuelles sont rédigées d'une façon telle qu'elles limitent la capacité de l'Office d'examiner des preuves pertinentes, y compris des études du gouvernement et d'universités sur le coût, les prix et la répartition des coûts dans l'industrie

allow the agency to consider all relevant information and determine whether a fare is unreasonable. Do you not feel that you should consider all relevant information?

**Mr. Currie:** I agree that we should. The question is, what is relevant? From what you just read, senator, it appears to me that someone is thinking of a rate-setting exercise rather than a comparison of a fare on a monopoly route with a fare on a comparable route where there is competition.

The amount of information required is different. Clause 66(3) lays out certain information that the agency shall take into account in deciding whether or not a fare is reasonable.

In our reading of clause 66(3), it does not limit the agency, but does give it considerable guidance on things that it must consider. If there is additional relevant information, the agency has the power to require it. I do not think it limits it at all, but we do not see this as being a rate-setting exercise. We are not looking at whether, in a general sense, fares are reasonable. It is much more limited than that.

It is a question of ensuring that there are no disproportionate fare increases on routes where there is no competition, as compared to routes where there is competition. It is much narrower than a general rate-setting process or general assessment of whether fares are reasonable in a broad sense.

**Senator Callbeck:** In other words, the bottom line is that it must justify its expenses?

**Mr. Currie:** No; I do not think there will be any question of justifying expenses. Costs may occasionally come into it, but we do not see this as a question of looking at the fares being charged as justified on the basis of cost. That is an extremely complex thing to do. We do not contemplate setting up the kind of bureaucracy required to do that. If competition led to a certain range of fares on one route, we would expect fare patterns to be similar on a route with comparable traffic where there is only one carrier. That is a much more limited analytical approach than a general assessment of reasonableness. If we wanted to do it the other way, we would have to set up a much larger organization. It is a much more complex business and it would require a lot more resources.

**Senator Roberge:** To continue with Senator Callbeck's questions about First Air and the fares, do you or do you not have written procedures and criteria under the present system?

**Mr. Currie:** We have written procedures. There are general rules that lay out how the agency will carry out its proceedings, whether it is in writing or orally. There are well-established procedures to respect the rules of natural justice, fairness, and so on.

aéronautique. Une modification du gouvernement permettrait à l'Office d'examiner toute l'information pertinente et de déterminer si un prix est déraisonnable. Ne croyez-vous pas que vous devriez examiner tous les renseignements pertinents?

**M. Currie:** Bien sûr. La question qui se pose est la suivante: Qu'est-ce qui est pertinent? D'après ce que vous venez de lire, madame la sénatrice, il me semble que l'on pense à un exercice de fixation de taux plutôt qu'à une comparaison entre un prix appliqué sur une route de monopole et un prix appliqué sur une route comparable où il y a de la concurrence.

La quantité de renseignements requis est différente. Le paragraphe 66(3) énonce certains renseignements que l'Office doit prendre en compte pour décider si un prix est raisonnable ou non.

Le paragraphe 66(3), tel que nous l'interprétons, ne limite pas l'Office, mais le guide considérablement au sujet des points qu'il doit envisager. S'il y a des renseignements supplémentaires pertinents, l'Office a le pouvoir de les exiger. Je ne crois pas que cela le limite, mais il ne s'agit pas, de notre point de vue, d'un exercice de fixation de taux. Nous ne cherchons pas à savoir, de façon générale, si les prix sont raisonnables. Notre rôle est beaucoup plus limité.

Il s'agit de s'assurer qu'il n'y a pas d'augmentation de prix disproportionnée sur les routes où il n'y a pas de concurrence, par rapport aux routes où il y a de la concurrence. Ce rôle est beaucoup plus restreint qu'un processus général de fixation de taux ou une évaluation générale permettant de décider si les prix sont raisonnables, au sens large du terme.

**Le sénateur Callbeck:** En d'autres termes, il faut finalement justifier les dépenses?

**M. Currie:** Non; je ne crois pas qu'il s'agisse de justifier les dépenses. Les coûts peuvent intervenir à l'occasion, mais de notre point de vue, il ne s'agit pas de savoir si les prix appliqués se justifient en fonction des coûts. C'est quelque chose d'extrêmement complexe à faire. Nous n'envisageons pas de créer le genre de bureaucratie nécessaire pour ce faire. Si la concurrence se traduit par une certaine gamme de prix sur une route, nous nous attendons à ce que les prix évoluent de la même façon sur une route où le trafic est comparable et où il n'y a qu'un seul transporteur. Il s'agit d'une approche analytique beaucoup plus limitée qu'une évaluation générale de ce qui est raisonnable. Pour procéder autrement, il faudrait mettre sur pied une organisation beaucoup plus vaste. C'est une entreprise beaucoup plus complexe qui exigerait beaucoup plus de ressources.

**Le sénateur Roberge:** Toujours au sujet des questions que la sénatrice Callbeck a posées à propos de First Air et des prix, avez-vous des procédures et des critères écrits dans le cadre du système actuel?

**M. Currie:** Nous avons des procédures écrites. Il existe des règles générales qui indiquent comment l'Office doit remplir son rôle, que ce soit par écrit ou oralement. Nous avons des procédures bien établies au sujet du respect des règles de justice naturelle, d'équité, et cetera.



The criteria for deciding whether or not a fare is reasonable have not been laid out specifically. What has been laid out is the approach of doing it by comparison, which is what I have just been describing.

**Senator Roberge:** You are leaving yourself open to the whims and fancy of each investigator.

**Mr. Currie:** I do not believe so, because it is the agency that makes the decision, not the investigator.

**Senator Roberge:** If the agency has no criteria or proper written procedures, how can you have standard answers or standard comments?

**Mr. Currie:** The agency must deal with every case before it on its individual merits. That does not mean the agency is not consistent in its findings. You will find that it is very consistent. I do not know whether the chairman wishes to comment on this, but that is my perception. The agency does not need to have specific guidelines in every case in order to consider the matters before it. However, it has the requirement and responsibility to be fair and consistent in its approach, and the agency has certainly been so.

**Senator Roberge:** It is interesting to return to Senator Callbeck's earlier comments. Their remarks were: "First, some experience with no defined process, no rules regarding confidentiality, no objective decision-making criteria." I certainly hope that in this new environment into which we are heading, you will have proper procedures and written criteria so that we may have copies.

**Mr. Currie:** You can certainly have copies of our general rules if you would like. They are published regulations.

The agency decides how to deal with each case on its particular merits. The onus is very much on the carrier to ensure that the fares are reasonable. It is quite clear in the bill that it is to be done by comparison.

**Senator Roberge:** We will wait for the complaints.

In the United States, statistical information on lost luggage, delays, service problems, overbooking, and so on, are very transparent and are public. Is it the intention of your agency to insist on the same situation?

**Mr. Currie:** I believe that would require legislation, and the government has not chosen to impose that. In the United States, the carriers are required by law to provide this information. I am not aware of any comparable requirement under Canadian law. The commissioner will publish information on the complaints received and how they were dealt with. That is not the same as on-time performance or the amount of luggage that gets lost by the carriers. It would require a legislative amendment to require the carriers to provide this information. I am not aware of that in the proposed legislation.

**Senator Kirby:** To follow up on that, I am not sure it requires legislation. The commissioner could set out standards as part of his mandate, so that in order to understand whether a complaint was reasonable or unreasonable, you would compare it to the norm. I do not know how you would get the norm except by

Les critères qui permettent d'établir si un tarif est raisonnable ou non n'ont pas été définis. Nous allons plutôt procéder par comparaison, comme je viens de vous l'expliquer.

**Le sénateur Roberge:** Vous vous exposez donc aux caprices de chaque inspecteur.

**M. Currie:** Je ne le crois pas, parce que c'est l'Office qui prend la décision, pas l'enquêteur.

**Le sénateur Roberge:** Qu'en savez-vous, si l'Office n'a pas de critères ou de procédure établie?

**M. Currie:** L'Office doit traiter chaque cas séparément. Cela ne veut pas dire que ses constatations manquent de cohérence. Bien au contraire. Je ne sais pas si le président souhaite ajouter quelque chose, mais c'est ainsi que je vois les choses. L'Office n'a pas à s'appuyer sur des lignes directrices précises chaque fois qu'il examine un cas. Toutefois, il doit être équitable et cohérent, et il l'a été.

**Le sénateur Roberge:** Le sénateur Callbeck a fait tout à l'heure un commentaire intéressant au sujet de First Air, dont l'expérience a fait ressortir «l'absence d'un processus bien défini, de règles sur le caractère confidentiel des renseignements et de critères objectifs de décision». J'espère que dans ce nouvel environnement dans lequel vous allez évoluer, vous allez disposer de procédures et de critères bien établis que nous pourrions examiner.

**M. Currie:** Vous pouvez certainement avoir des copies de nos règlements généraux, si vous voulez. Ils sont publiés.

L'Office examine chaque cas séparément. Il revient au transporteur, notamment, de faire en sorte que les tarifs sont raisonnables. Le projet de loi laisse entendre très clairement que l'examen se fera par voie de comparaison.

**Le sénateur Roberge:** Nous allons attendre de voir des plaintes.

Aux États-Unis, les données statistiques sur les bagages perdus, les retards, les problèmes, les surréservations, ainsi de suite, sont transparentes et publiques. Est-ce que l'Office a l'intention d'exiger la même chose?

**M. Currie:** Il faudrait, pour cela, adopter une loi et le gouvernement a choisi de ne pas imposer cette exigence. Aux États-Unis, les transporteurs sont tenus, en vertu de la loi, de fournir ces renseignements. Il n'existe pas, à mon avis, d'exigence comparable au Canada. Le commissaire publiera des données sur les plaintes reçues et les mesures prises pour les régler, mais pas sur la ponctualité des avions ou le nombre de bagages perdus. Il faudrait modifier la loi pour obliger les transporteurs à fournir ces renseignements. Le projet de loi ne fait aucune mention de cela.

**Le sénateur Kirby:** Je ne suis pas sûr qu'il soit nécessaire de modifier la loi. Le commissaire pourrait, dans le cadre de son mandat, établir des normes qui vous serviraient de guide pour déterminer si une plainte est fondée ou non. Or, la seule façon d'établir ces normes, c'est en recueillant les données qu'a



collecting the data that Senator Roberge talked about. I am not sure that the commissioner could not demand that information. It would be interesting to know whether I am correct that it could be done without a legislative change. I do not need an answer now, but that would be helpful to know.

**Mr. Claude Jacques, Director, Legal Services, Canadian Transportation Agency:** I am not sure I understand the question.

**Senator Kirby:** Senator Roberge asked whether a lot of the data on service performance, which is available in the United States, could be made available in Canada, or whether it requires a legislative change, as Mr. Currie suggested.

I said, given the fact that we have now created an office to look after complaints, one of the relevant issues in understanding the seriousness of a complaint is, where does it fit relative to average performance? An average performance is not 100 per cent. You want to know if a flight that is two hours late is terrible relative to average performance. It would not be unreasonable for the new complaints commissioner to require the airlines to give him this information so that he had some yardstick against which to measure a complaint. I was only disputing Mr. Currie's point of view that it may require legislation. It may, but I would like to know the answer to that.

In your presentation, you referred to domestic pricing and domestic tariffs. In one case, you pointed out that you could take action either on complaints or on your own initiative vis-à-vis domestic pricing, whereas under "domestic tariffs," you only used the phrase, "on complaint." It is my understanding that for the first two years that this is in effect, you will have the ability to do that also on your own initiative. Is that correct?

**Mr. Currie:** I believe not. We can deal with pricing on complaint — that is ongoing — but for two years we can also deal with it on our own motion. I did not make that distinction here.

**Senator Kirby:** And it is extendable by regulation beyond that?

**Mr. Currie:** Yes. There is no provision in the bill for us to investigate terms and conditions of carriage on our own motion.

**Senator Kirby:** You can only do it in response to a complaint?

**Mr. Currie:** With regard to domestic terms and conditions.

**Senator Kirby:** On the tariff issue, I am assuming there are legal definitions of the words "unreasonable" or "unduly discriminatory"? I ask that because I bet we could go around this table and get 12 different definitions of "unreasonable." I have to assume there is some modestly objective legal test. Is that correct?

**Mr. Currie:** I am not aware of any definition, but I am sure there is jurisprudence.

**Senator Kirby:** You make the call. That is all I am saying.

mentionnées le sénateur Roberge. Je ne suis pas sûr que le commissaire ne puisse pas exiger ces renseignements. Il serait intéressant de voir si cela peut se faire sans modification législative. Je ne veux pas de réponse maintenant, mais il serait utile de le savoir.

**M. Claude Jacques, directeur, Services juridiques, Office des transports du Canada:** Je ne sais pas si j'ai bien saisi la question.

**Le sénateur Kirby:** Le sénateur Roberge veut savoir si l'on peut avoir accès, comme c'est le cas aux États-Unis, aux données sur la qualité du service offert, ou s'il faut pour cela modifier la loi, comme M. Currie l'a laissé entendre.

Comme nous avons maintenant un bureau qui s'occupe des plaintes, il faudrait que celui-ci puisse évaluer le bien-fondé d'une plainte en fonction d'une moyenne. Dans le cas de la ponctualité, la moyenne n'est pas de 100 p. 100. Vous voulez savoir si le fait qu'un vol arrive avec deux heures de retard est raisonnable ou non par rapport à la moyenne. Le nouveau commissaire pourrait exiger que les compagnies aériennes lui fournissent cette information pour être en mesure d'évaluer le bien-fondé de la plainte. Je contestais tout simplement ce que M. Currie a dit au sujet de la modification législative. Il se peut qu'une telle modification soit nécessaire. J'aimerais tout simplement connaître la réponse à cette question.

Vous avez parlé, dans votre exposé, des prix et des tarifs intérieurs. Vous avez indiqué que l'Office peut prendre des mesures s'il conclut, à la suite d'une plainte ou de sa propre initiative, qu'un prix intérieur est excessif. Dans le cas des tarifs intérieurs, l'Office peut intervenir uniquement sur «dépôt d'une plainte». Donc, pendant les deux premières années, vous aurez le pouvoir d'intervenir de votre propre initiative, c'est bien cela?

**M. Currie:** Non. Dans le cas des prix intérieurs, nous pouvons intervenir sur dépôt d'une plainte, mais également de notre propre initiative, et ce, pendant deux ans. Je n'ai pas fait cette distinction ici.

**Le sénateur Kirby:** Est-ce que ce délai peut être prolongé par voie de règlement?

**M. Currie:** Oui. Le projet de loi ne nous autorise pas entreprendre une enquête sur les conditions de transport de notre propre initiative.

**Le sénateur Kirby:** Seulement sur dépôt d'une plainte?

**M. Currie:** Oui, en ce qui concerne les conditions de transport intérieur.

**Le sénateur Kirby:** Pour ce qui est des tarifs, je présume qu'il existe des définitions juridiques des mots «déraisonnable» ou «injustement discriminatoire»? Si je pose cette question, c'est parce que si nous faisons un tour de table, nous pourrions avoir 12 définitions différentes de «déraisonnable». Je présume qu'il existe une définition juridique objective. Est-ce exact?

**M. Currie:** Je ne sais pas si ces termes sont définis, mais je suis certain qu'il existe des précédents jurisprudentiels en la matière.

**Le sénateur Kirby:** C'est vous qui prenez la décision. C'est tout ce que je dis.

**Mr. Currie:** There is jurisprudence. I will ask Mr. Jacques to talk about it.

**Mr. Jacques:** There is no clear definition in the act or regulations outlining unduly discriminatory, unreasonable, or whatever. However, the agency and its predecessor, the Canadian Transport Commission, as well as the National Transportation Agency, have collected precedents to assist in the determination of a particular situation or tariff provision as unreasonable or unduly discriminatory.

**Senator Kirby:** I hear you say that there is a huge element of subjectivity that is constrained, at least in part, by past practice: is that a fair summary?

**Mr. Jacques:** It is influenced in part.

**Senator Kirby:** This committee argued earlier that you ought to have a cease and desist power. As I read this, you do not; am I wrong?

**Mr. Jacques:** We do have the cease and desist power.

**Senator Kirby:** Thus, while you are doing your investigation, you can at least stop the action on which the complaint has been filed?

**Mr. Jacques:** Yes, and we have done that in the past.

**Senator Kirby:** Senator Forrestall, Senator Roberge and I, among others on the committee, argued that what you have listed under "domestic tariffs" really should not be your business. It ought to be in the hands of the Competition Bureau because the pricing issue is directly related to the competitive issue. I am not sure how you separate them.

Given the expanded powers of the Competition Bureau in the airline business now, how do you see yourselves avoiding situations in which, for example, you and the Competition Bureau are investigating essentially the same issue? It may be defined differently, but it would be the same issue, particularly with respect to unduly discriminatory pricing, to take an example.

**Mr. Currie:** In terms of pricing, we are just looking at whether it is reasonable, not whether it is unduly discriminatory.

**Senator Kirby:** I am using your words on slide 12.

**Mr. Currie:** That slide refers simply to terms and conditions of carriage. That is things like what the airline is required to do if it loses your baggage.

**Senator Kirby:** It does not refer to tariffs?

**Mr. Currie:** Tariffs include both pricing and terms and conditions. Slide 12 deals simply with terms and conditions.

Our power on pricing is under new clause 66, domestic pricing, and there the test is "reasonable." Proposed section 66(3) gives guidance to the agency by saying that, in determining whether a price is reasonable or not on a monopoly route or a route where

**M. Currie:** Il existe des précédents jurisprudentiels. Je vais demander à M. Jacques d'en parler.

**M. Jacques:** Les termes injustement discriminatoire, déraisonnable ou autres ne sont pas définis dans la loi ou les règlements. Toutefois, l'Office et son prédécesseur, la Commission canadienne des transports de même que l'Office national des transports, ont établi un recueil de décisions sur lesquelles ils se fondent pour établir si une condition précise ou un tarif particulier est déraisonnable ou injustement discriminatoire.

**Le sénateur Kirby:** Vous dites qu'il y a un important élément de subjectivité qui découle, du moins en partie, des pratiques antérieures. Est-ce exact?

**M. Jacques:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Le comité s'est entendu pour dire, un peu plus tôt, que vous devriez avoir le pouvoir d'émettre des ordonnances d'interdiction. Ce pouvoir n'existe pas en vertu du projet de loi, est-ce exact?

**M. Jacques:** Nous n'avons pas le pouvoir d'émettre des ordonnances d'interdiction.

**Le sénateur Kirby:** Ainsi, pendant que vous menez votre enquête, vous pouvez au moins suspendre les conditions à l'origine de la plainte?

**M. Jacques:** Oui, et nous l'avons déjà fait dans le passé.

**Le sénateur Kirby:** Les sénateurs Forrestall, Roberge et moi-même, entre autres, sommes d'avis que les pouvoirs énumérés sous la rubrique «tarifs intérieurs» devraient être conférés non pas à l'Office, mais au Bureau de la concurrence, puisque la question des prix relève directement du domaine de la concurrence. Je ne vois pas comment vous pouvez dissocier les deux.

Compte tenu des pouvoirs élargis dont dispose le Bureau de la concurrence dans le domaine du transport aérien, comment pouvez-vous éviter de vous trouver dans une situation où, par exemple, vous menez enquête tous les deux sur le même dossier? On peut le définir différemment, mais le problème serait le même, surtout s'il s'agit de prix injustement discriminatoires.

**M. Currie:** En ce qui concerne les prix, notre tâche consiste à déterminer s'ils sont raisonnables, pas s'ils sont injustement discriminatoires.

**Le sénateur Kirby:** J'utilise les mots qui figurent à la diapositive 12.

**M. Currie:** Cette diapositive traite uniquement des conditions de transport intérieur, par exemple, des mesures que la compagnie aérienne doit prendre si elle perd vos bagages.

**Le sénateur Kirby:** Cela n'a rien à voir avec les tarifs?

**M. Currie:** Les tarifs englobent et les prix et les conditions de transport. La diapositive 12 traite uniquement des conditions de transport intérieur.

Les pouvoirs que nous exerçons en matière de prix intérieurs sont décrits dans le nouvel article 66. Le mot clé est «raisonnable». Le paragraphe 66(3) dispose que l'Office doit tenir compte de certains facteurs pour décider si un prix est excessif ou



there is only one carrier, it must consider certain things. We take from that the idea that the basic approach is one of comparison.

Thus it is a question of whether the price on the monopoly route is reasonable compared with the price on a non-monopoly route.

**Senator Kirby:** What is the situation on a non-monopoly route?

**Mr. Currie:** We have no power on a non-monopoly route.

**Senator Kirby:** It was the way this was described. You are telling me that on the pricing issue, your sole involvement is on monopoly routes, which is clearly not a competitive question. Is that essentially how the dividing line will be drawn between you and the Competition Bureau?

**Mr. Currie:** That is certainly one of the ways.

**Senator Kirby:** What is the situation on non-monopoly routes with competition that is not price-driven?

**Mr. Currie:** We really do not have any power to deal with issues related to pricing in those situations.

**Senator Kirby:** By "pricing" I take it we mean dollars? There is a lot of possible competition in the airline business that does not have to include dollars.

There are other things companies can do to entice customers other than price. If it is a competitive route, and someone thinks that Air Canada is offering incentives that are not price related, who is responsible for determining whether that is discriminatory and should be stopped? Is that you or the Competition Bureau?

**Mr. Currie:** The term is probably "predatory." If it is discriminatory, then we would have to have someone complain to us. If someone wishes to complain that the amount they are paying for denied boarding is unreasonable or discriminatory, we can certainly deal with that.

**Senator Kirby:** There are issues that could fall into both your camp and the Competition Bureau's camp?

**Mr. Currie:** I am assuming that the Competition Bureau will be responsible if someone feels that the major carrier is taking unfair action. In other words, if there is unfair competition or anti-competitive practices, predatory practices, against another carrier. We are more likely to get complaints from consumers when the terms and conditions applied to the travel are not reasonable and discriminate in some way.

We are likely to get complaints from travellers, whereas the Competition Bureau will probably get complaints from other carriers that the behaviour of this carrier is unfair, such as we heard from the witnesses today from Pacific Coastal Airlines.

**Senator Kirby:** You see the source of most of your complaints as consumer driven. The inter-corporate fights will be largely filed with the Competition Bureau?

non sur un trajet desservi par un seul transporteur. On doit procéder par comparaison.

Donc, la question est de savoir si le prix appliqué à l'égard d'un trajet desservi par un seul transporteur est raisonnable par rapport à celui qui est appliqué à l'égard d'un trajet qui est desservi par plusieurs transporteurs.

**Le sénateur Kirby:** Que pouvez-vous nous dire au sujet des trajets qui sont desservis par plusieurs transporteurs?

**M. Currie:** Nous n'exerçons aucun pouvoir sur ceux-ci.

**Le sénateur Kirby:** Donc, pour ce qui est des prix, votre pouvoir ne s'applique qu'aux trajets desservis par un seul transporteur, ce qui n'a rien à voir avec la concurrence. Est-ce essentiellement cela qui va distinguer votre mandat de celui du Bureau de la concurrence?

**M. Currie:** En partie, oui.

**Le sénateur Kirby:** Que pouvez-vous nous dire des trajets qui sont desservis par plusieurs transporteurs et où la concurrence n'est pas axée sur les prix?

**M. Currie:** Nous n'exerçons aucun pouvoir sur les prix appliqués à l'égard de ces trajets.

**Le sénateur Kirby:** Il est bien question de dollars quand vous parlez de «prix»? La concurrence dans le secteur du transport aérien peut prendre diverses formes.

Les compagnies peuvent attirer les clients par d'autres moyens. Si le trajet est concurrentiel et que quelqu'un pense qu'Air Canada offre des incitatifs qui n'ont rien à voir avec les prix, qui est chargé de déterminer si cette pratique est discriminatoire et qu'elle devrait prendre fin? Est-ce vous ou le Bureau de la concurrence?

**M. Currie:** Le terme que vous cherchez est sans doute «abusif». Si la pratique est discriminatoire, il faudrait que quelqu'un dépose une plainte. Si quelqu'un souhaite se plaindre du fait que le prix qu'il paie pour se voir refuser l'embarquement est excessif ou discriminatoire, nous allons mener une enquête.

**Le sénateur Kirby:** Il y a des questions qui pourraient relever et de l'Office et du Bureau de la concurrence, n'est-ce pas?

**M. Currie:** Je présume que le Bureau de la concurrence va intervenir si quelqu'un estime que le transporteur principal agit de façon injuste. Autrement dit, s'il y a concurrence déloyale, pratique anticoncurrentielle ou agissements abusifs contre un autre transporteur. Nous sommes beaucoup plus susceptibles d'avoir des plaintes de consommateurs qui jugent que les conditions de transport intérieur ne sont pas raisonnables et qu'elles sont discriminatoires.

Nous sommes plus susceptibles d'avoir des plaintes de voyageurs, alors que le Bureau de la concurrence va sans doute recevoir des plaintes d'autres transporteurs qui vont dénoncer le comportement de tel transporteur, comme l'ont mentionné aujourd'hui les représentants de Pacific Coastal Airlines.

**Le sénateur Kirby:** Donc, la plupart des plaintes que vous allez recevoir vont venir des consommateurs. Le Bureau de la concurrence, lui, va surtout s'occuper des plaintes qui portent sur les différends entre transporteurs, n'est-ce pas?

**Mr. Currie:** By and large, that is correct. You are right, there are circumstances where both could happen. However, as I see it, that is the major change.

We are probably going to find situations where we can both get involved, but that is the basic distinction I see.

**Senator Perrault:** Many have opined the alleged decline in influence of MPs and MPPs. One of our tasks as members of Parliament or legislatures has been to look after people's complaints. Are we lifting this burden from the MP who is supposed to be serving his constituency and giving it all to this new bureaucracy?

I am just playing the devil's advocate here. How far do we take this? We have had hundreds of calls in the past month about the decline in the quality of Canadian air travel. We just cannot keep up with some of the calls.

Are we to give this burden to the bureaucrats? How will MPs keep in touch with their constituents if too much of this is given to the civil service?

**Ms Robson:** One of the frustrations we hear from members of the House of Commons and senators is that they are getting a huge number of complaints and do not necessarily have a way of resolving them.

**Senator Perrault:** Do we tell them to use the 1-800 number instead of looking into it ourselves?

**Ms Robson:** You certainly have the option of either handling it yourself or referring it.

**Senator Perrault:** We are all for the success of this new procedure. It is great.

My question is: Does this new bureaucracy diminish the role of the MP at a time when people are trying to trivialize that role anyway?

**Ms Robson:** I personally do not think so. I think it assists members of Parliament to have somewhere for people to obtain resources. Whereas now there is not the same opportunity, and there is no one to go to on many of these complaints. This could really be seen as a help to your constituents through the members of Parliament.

**Senator Finestone:** Our friends from Pacific Coastal Airlines Limited, who were here earlier today, brought a complaint about prejudicial service and/or problems on competition and all the related issues. Do they go to the Competition Bureau or do they go to you?

**Mr. Currie:** I am not aware of any complaint from Pacific Coastal relating to these types of activities. I believe they would correctly take those complaints to the Competition Bureau.

**Senator Finestone:** How would you determine whether a complaint about a ticket price is valid or not? I will give you an example. Five seats were requested for a flight to Newfoundland. The cost per seat was \$620 approximately. They originally purchased two seats. Then the parents decided not to leave the three children at home. They called back the next day, which was

**M. Currie:** Oui. Vous avez raison, il y a des questions qui pourraient relever de la compétence des deux entités. Mais c'est surtout là que se situe la différence.

Nous allons sans doute nous trouver dans des situations où nous pouvons intervenir tous les deux. Toutefois, c'est ce qui nous distingue essentiellement.

**Le sénateur Perrault:** De nombreux témoins ont laissé entendre que les députés, aussi bien au palier fédéral que provincial, exercent moins d'influence. Notre mandat, en temps que parlementaires, consiste à nous occuper des plaintes du public. Est-ce que nous sommes en train de décharger le député, qui est censé servir ses électeurs, de cette responsabilité pour la transférer à ce nouveau bureau?

Je me fais l'avocat du diable. Jusqu'où allons-nous aller? Nous avons reçu des centaines d'appels au cours du dernier mois au sujet de la baisse de qualité du service offert par les transporteurs aériens. Les appels sont nombreux.

Allons-nous confier ce fardeau aux fonctionnaires? Comment les députés vont-ils rester en contact avec leurs électeurs si on transfère cette responsabilité aux fonctionnaires?

**Mme Robson:** Les députés et les sénateurs se plaignent du fait qu'ils reçoivent un grand nombre de plaintes et qu'ils n'ont pas nécessairement le moyen de les résoudre.

**Le sénateur Perrault:** Allons-nous leur dire de composer le 1-800 au lieu de nous appeler?

**Mme Robson:** Vous avez l'option de prendre l'appel ou de le transférer.

**Le sénateur Perrault:** Nous espérons que cette nouvelle initiative va porter fruit. C'est formidable.

Ma question est la suivante: est-ce que ce nouveau bureau diminue la tâche du député à un moment où les gens essaient de toute façon de banaliser son rôle?

**Mme Robson:** Je ne le crois pas. Les députés pourront se servir de cet outil pour aider les gens à obtenir des ressources. À l'heure actuelle, ils n'ont personne à qui s'adresser quand ils veulent déposer une plainte. Ce serait pour vous un moyen d'aider vos électeurs.

**Le sénateur Finestone:** Les représentants de Pacific Coastal Airlines Limited, qui étaient ici plus tôt aujourd'hui, ont déposé une plainte au sujet du service préjudiciable, des problèmes liés à la concurrence et autres questions connexes. Doivent-ils s'adresser au Bureau de la concurrence ou à l'Office?

**M. Currie:** Je ne suis au courant d'aucune plainte formulée par Pacific Coastal à ce sujet. Il faudrait qu'ils la déposent auprès du Bureau de la concurrence.

**Le sénateur Finestone:** Comment faites-vous pour déterminer si une plainte au sujet du prix d'un billet est fondée ou non? Permettez-moi de vous donner un exemple. On a voulu réserver cinq places à bord d'un vol à destination de Terre-Neuve. Chaque billet coûtait environ 620 \$. On a d'abord acheté deux billets. Ensuite, les parents ont décidé de ne pas laisser leurs trois enfants



the 13th day before the flight. They were told that the fare was \$1,100 a seat. This flight was from Ottawa to St. John's.

How do you assess whether the same plane with the same seats, with the reservation being made one day later, the 13th day, has a fair value differential from \$620 to \$1,100 per seat for five people? Never mind the five people. Do you not find that a bit outrageous? If not, I want to know what pocketbook you use.

**Mr. Currie:** Airline pricing is very difficult to understand. Yes, I have great trouble with it.

**Senator Finestone:** I have used the 1-800 number and relieved myself of responsibilities. I have had the member of my riding association who deals with complaints phone you. What will you do with this complaint?

**Mr. Currie:** First, I can sympathize with it. The competitive environment here, and around the world, has led to this kind of fare structure.

**Senator Finestone:** F-A-I-R?

**Mr. Currie:** I was thinking of F-A-R-E. About eight or nine years ago, American Airlines introduced what was called "common sense pricing." They changed the fare structure to contain three different fare levels B economy, and two discount fares. It lasted a week before the competition from other carriers was such that they were losing too much business because they were being undercut. They could not maintain it any more.

Competition has led to a very strange set of fares from the consumer's point of view. I find the same problem. It is very strange to pay \$3,000 to go to Vancouver if I do not stay Saturday night. If I stay over a Saturday night, it costs \$600. It certainly seems very strange, but that is what competition has done.

In terms of your constituents, there is not much we can say if it is a route where there is competition. This is the kind of fare structure that has evolved. Certainly in the past, there would have been more than one carrier going from Ottawa to St. John's. In the future, there may not be. I suspect that there is more than one now.

**Senator Finestone:** You are right. They told me that the competition, which was Canadian, is no longer there. Both Air Canada and Canadian Airlines had added a flight over the summer. Now there is only Air Canada, and they are adding only 36 seats. There is really tight competition for seats.

**Mr. Curry:** Let us assume it is a monopoly route. We would then serve the complaint on the carrier. We would ask them to justify the fares in comparison to a route where there is competition. They would need to demonstrate that they had a similar pricing structure there. Presumably they have a series of prices with different thresholds — perhaps one is 10 days ahead of time.

à la maison. Ils ont rappelé le jour suivant, soit le treizième jour avant le départ du vol. On leur a dit que le billet coûtait 1 100 \$. Il s'agissait d'un vol Ottawa-St. John's.

Comment peut-on justifier la différence de prix de 620 \$ à 1 100 \$ le billet, pour cinq personnes, à bord du même avion, les réservations étant faites un jour plus tard, soit le treizième jour avant le départ du vol? Ne trouvez-vous pas cela exagéré? Sinon, je veux savoir quelle méthode de calcul vous utilisez.

**M. Currie:** Il est difficile de comprendre comment les compagnies aériennes fixent les prix. C'est quelque chose qui m'intrigue beaucoup.

**Le sénateur Finestone:** J'ai déjà composé le numéro 1-800. J'ai demandé au représentant de mon association de comté qui s'occupe des plaintes de vous téléphoner. Qu'allez-vous faire avec celle-ci?

**M. Currie:** D'abord, je comprends votre point de vue. L'environnement concurrentiel ici et ailleurs dans le monde a donné lieu à ce type de structure tarifaire.

**Le sénateur Finestone:** Pardon?

**M. Currie:** Il y a huit ou neuf ans, la compagnie American Airlines a adopté ce qu'on appelle une politique de prix raisonnable. Elle a modifié la structure tarifaire et introduit trois niveaux de tarifs différents: un tarif de classe économique et deux tarifs réduits. Cela a duré une semaine, car la concurrence livrée par les autres transporteurs était telle qu'elle perdait trop d'argent. Elle ne pouvait plus maintenir ces tarifs.

La concurrence a eu un impact étrange sur les tarifs du point de vue des consommateurs. Je constate la même chose. Je trouve bizarre qu'un billet pour Vancouver me coûte 3 000 \$ si je quitte avant le samedi. Si je reste le samedi, il va me coûter 600 \$. Je trouve cela très bizarre, mais c'est ce que donne la concurrence.

Pour ce qui est de vos électeurs, on ne peut pas faire grand chose s'il s'agit d'un trajet qui est desservi par plusieurs transporteurs. C'est la concurrence qui a donné naissance à ce genre de structure tarifaire. Dans le passé, il y avait plus d'un transporteur qui assurait la navette Ottawa-St. John's. Il se peut que la situation change un jour. Mais pour l'instant, je pense qu'il y en a plus d'un qui dessert cette route.

**Le sénateur Finestone:** Vous avez raison. On m'a dit que la concurrence, qui venait de la part de Canadien, n'existe plus. Air Canada et Canadien International avaient ajouté un vol supplémentaire au cours de l'été. Air Canada est maintenant le seul transporteur à assurer cette liaison, et il n'a ajouté que 36 sièges additionnels. Ce n'est pas beaucoup.

**M. Currie:** Supposons que le trajet n'est desservi que par un seul transporteur. Nous déposerions une plainte contre celui-ci. Nous lui demanderions de justifier les tarifs qu'il applique par rapport à ceux qui s'appliquent à l'égard d'un trajet desservi par plusieurs transporteurs. Il faudrait qu'il démontre que sa structure tarifaire pour ce trajet est la même. Il a probablement des prix différents — il y en a peut-être un qui s'applique dix jours avant le départ.

There will be a series of price structures that should be similar to routes where there is competition. If so, then the complaint would be dismissed. If not, we would take it further and have the carrier explain why they are using an unreasonable set of fares on this route, where there is no competition, as compared to one where there is competition.

**Senator Finestone:** How long will it take before you get around to that?

**Mr. Curry:** If we find that the fares are unreasonable, there is action that we can take. We could require them to roll fares back, and actually require reimbursement in certain circumstances, if it is practical. We could require them to put in additional fares. There are remedies in the agency's act.

**Senator Finestone:** How do you justify a regular fare of approximately \$850 return during the week from Toronto to Chicago, when regular fare from Cleveland to Chicago is approximately \$100? Where is the difference? The difference in distance is insignificant.

What do you do with that? Same airline, only one leaves from Cleveland and flies to Chicago, and the other leaves from Toronto and flies to Chicago. The difference in price is outrageous.

**Mr. Currie:** I do not know.

**Senator Finestone:** I want to know what you would do if I phoned in with that.

**Mr. Currie:** I do not think that there is much we could do about it.

**Ms Robson:** You are talking about a highly competitive route. We have absolutely no powers to do anything about that. The assumption is that people have a range of choices in that marketplace. We have no power.

**Senator Finestone:** One should drive to Cleveland instead of flying out of Toronto, is that it? It is hard on business people. Thank you very much.

**Senator Spivak:** There seems to be something contradictory here. First you said that you would compare it to a route where there is competition. Now you are saying that you cannot compare it. Do you have you a price per mile?

Let's take Newfoundland. Will you look at another situation where there is competition, and look at the cost per mile? The answer given by Ms Robson seems to be contradictory.

Why should it not apply from Cleveland to Chicago, if it is applying from Ottawa to Newfoundland?

**Mr. Currie:** First, we are dealing with domestic prices.

**Senator Spivak:** Cleveland to Chicago is a domestic price.

**Mr. Currie:** It is not in Canada.

Il y aura une série de structures de fixation des prix qui devraient être semblables à celles des trajets desservis par plusieurs transporteurs. Le cas échéant, la plainte serait rejetée. Dans la négative, nous irions plus loin et demanderions au transporteur d'expliquer pourquoi il applique un barème de prix déraisonnables sur ce trajet que ne lui dispute aucun autre transporteur, comparativement à ceux où il y a concurrence.

**Le sénateur Finestone:** Combien de temps cela prendra-t-il avant que vous arriviez à une conclusion?

**M. Curry:** Si nous jugeons les tarifs déraisonnables, certaines mesures peuvent être prises. Nous pourrions leur demander de baisser leurs prix et même, dans certaines circonstances, exiger un remboursement si c'est faisable. Nous pourrions leur demander de prévoir des tarifs additionnels. Il y a des moyens d'action, dans la loi de l'agence.

**Le sénateur Finestone:** Comment pouvez-vous justifier que le tarif régulier entre Toronto et Chicago, en semaine, est d'environ 850 \$ alors que de Cleveland à Chicago, c'est environ 100 \$? Comment s'explique cette différence? Sur le plan de la distance, l'écart est minime.

Qu'avez-vous à dire de cela? C'est la même ligne aérienne, mais un avion part de Cleveland et va à Chicago tandis que l'autre quitte Toronto pour se rendre à Chicago. L'écart de prix est prohibitif.

**M. Currie:** Je ne sais pas.

**Le sénateur Finestone:** J'aimerais savoir ce que vous feriez si je vous appelais pour vous en parler.

**M. Currie:** Je ne crois pas que nous puissions y faire grand-chose.

**Mme Robson:** Vous parlez d'un trajet où la concurrence est très forte. Nous n'avons absolument aucun pouvoir dans le domaine. L'on part de l'hypothèse que les gens ont une gamme de choix sur le marché. Nous n'avons aucun pouvoir.

**Le sénateur Finestone:** Il n'y a qu'à prendre la voiture pour aller à Cleveland plutôt que de prendre l'avion à Toronto, c'est cela? C'est difficile pour les gens d'affaires. Merci beaucoup.

**Le sénateur Spivak:** Je remarque une certaine contradiction ici. Tout d'abord, vous avez dit que vous feriez une comparaison avec un trajet desservi par plusieurs compétiteurs. Vous dites maintenant que vous ne pourriez pas faire de comparaison. Avez-vous un barème de prix par mille?

Prenons par exemple Terre-Neuve. Est-ce que vous feriez une comparaison avec un trajet desservi par plusieurs transporteurs, et tiendriez compte du coût par mille? La réponse de Mme Robson semble contradictoire.

Pourquoi ne serait-il pas possible de faire la même chose au sujet du trajet de Cleveland à Chicago, si c'est faisable pour celui d'Ottawa à Terre-Neuve?

**M. Currie:** Premièrement, il s'agit de prix intérieurs.

**Le sénateur Spivak:** Cleveland à Chicago, c'est dans le même pays.

**M. Currie:** Ce n'est pas au Canada.



**Ms Robson:** The difference in the examples is that we are assuming that Ottawa to Newfoundland is a monopoly route. We have certain powers and certain remedies for monopoly routes. If you are talking about an international, highly competitive route, such as the Cleveland example, we have no powers at all.

**Senator Spivak:** Toronto to Chicago is a competitive route. The Competition Bureau would have no power there either?

**Mr. Currie:** Yes.

**Ms Robson:** The assumption is that the marketplace takes care of it.

**The Chairman:** Thank you very much.

Our next witnesses are from the office of the Commissioner of Official Languages.

[Translation]

I would like to welcome Dyane Adam, the Commissioner of Official Languages, Jean-Claude Le Blanc, Director, Policy and Liaison, Gilbert Langelier, Director, Special Investigations, Recourse, CEAC, Alternative Methods, and Johane Tremblay, General Counsel, Director of Legal Services.

We apologize for making you wait. We are very happy to have you here and we are now ready to hear your presentations.

[English]

**Ms Dyane Adam, Commissioner of Official Languages, Office of the Commissioner of Official Languages:** I thank you for hearing me tonight as part of your examination on Bill C-26.

In the brief that I submitted to your committee on November 8, 1999, when you were considering the future of the airline industry in Canada, I recommended that the government ensure that the Official Languages Act, in its entirety, continue to apply to Air Canada, regardless of its new structure, or to any future "dominant carrier." At the time, we did not know whether it would be an Onex takeover or a new Air Canada.

I insisted that the regional carriers and other subsidiaries linked to this entity be subject to Part IV, Communications with and Services to the Public, Part IX, Commissioner of Official Languages, and Part X, Court Remedy, of the act. In addition, I noted that because of the present situation, the federal government had a unique opportunity to give linguistic duality its rightful place in this important sector of activity of Canadian society.

[Translation]

This stance of mine, it goes without saying, was taken against the background of major transformations of the federal administration occurring for over a decade. These transformations

**Mme Robson:** La différence dans les exemples est que nous partons de l'hypothèse que le trajet d'Ottawa à Terre-Neuve est sous monopole. Nous avons certains pouvoirs et certains recours en ce qui concerne les trajets desservis par un seul transporteur. Lorsque vous parlez de trajets internationaux et fortement disputés par les transporteurs, comme dans l'exemple de Cleveland, nous n'avons aucun pouvoir.

**Le sénateur Spivak:** Le trajet de Toronto à Chicago est concurrentiel. Le Bureau de la concurrence n'aurait-il aucun pouvoir là non plus?

**M. Currie:** Non.

**Mme Robson:** On parle du principe que c'est le marché qui règle cela.

**La présidente:** Je vous remercie.

Les témoins suivants viennent du Bureau du commissaire aux langues officielles.

[Français]

J'aimerais souhaiter la bienvenue à Mme Dyane Adam, commissaire aux langues officielles, à M. Jean-Claude Le Blanc, directeur des politiques et de la liaison, à M. Gilbert Langelier, directeur, Enquêtes spéciales, recours, CERP, méthodes alternatives et à Mme Johane Tremblay, avocate générale, directrice des Services juridiques.

Nous nous excusons de vous avoir fait attendre. Nous sommes très heureux de vous avoir avec nous et nous sommes prêts à vous entendre.

[Traduction]

**Mme Dyane Adam, Commissaire aux langues officielles:** Je vous remercie de me recevoir ce soir dans le cadre de votre étude du projet de loi C-26.

Dans le mémoire que j'avais présenté à votre comité le 8 novembre dernier, alors que vous vous penchiez sur l'avenir de l'industrie aérienne au Canada, j'avais recommandé au gouvernement de s'assurer que la Loi sur les langues officielles, dans son ensemble, continue de s'appliquer à Air Canada, quelle que soit sa nouvelle structure, ou à un éventuel «transporteur dominant». À l'époque, nous ne savions pas encore si Air Canada serait acheté par Onex ou s'il y aurait une nouvelle compagnie Air Canada.

J'avais insisté pour que les transporteurs régionaux et autres filiales liés à cette entité soient soumis à la Partie IV, Communication avec le public et prestation des services, à la Partie IX, Commissaire aux langues officielles, et à la Partie X, Recours judiciaire de la Loi. J'avais en outre noté qu'en raison de la conjoncture, le gouvernement fédéral avait une occasion unique de donner à la dualité linguistique la place qui lui revenait dans cet important secteur d'activité de la société canadienne.

[Français]

D'ailleurs, il va sans dire que cette démarche de ma part s'inscrivait dans un contexte historique de transformations importantes de l'appareil fédéral depuis plus d'une décennie.

had contributed to what we had described as “a subtle but cumulative erosion of language rights” across the country.

By privatizing, transferring or devolving its activities and programs, the federal government had acted pragmatically, on a case-by-case basis. It had not always respected the acquired rights of the official language minority communities — for example, in the context of the Contraventions Act — or those of the federal employees affected — in the case of the federal-provincial agreements on labor market development concluded under the Employment Insurance Act.

Our study of the impact of federal government transformations on official languages programs was published in 1998. At that time we extended to all government transformations the five principles that, in our view, should guide any evolution. Allow me to remind you of the gist of these principles.

Any federal institution that signs a delegation agreement with a province must ensure, at the very least, that this agreement provides for: first, clearly guaranteeing the members of the public concerned the right to services as stipulated in the act and official languages regulations; second, a mechanism for adequate remedy and, if appropriate, redress of the situation; third, effective accountability and control mechanisms; fourth, a commitment to support the development of the minority official language communities, to consult those communities with regard to their needs and to take concrete measures accordingly; and fifth, protection for the existing language rights of federal employees.

[English]

These principles were designed to prevent any further erosion of language rights in Canada. However, the overriding principle that must guide the actions of Parliament and the Government of Canada goes well beyond the preservation of existing rights. The overriding constitutional principle is that of advancement towards equality of English and French and the vitality and development of the official language community, in particular those who are in a minority situation.

At first, the Department of Transport's bill on the restructuring of the Canadian airline industry seemed to fly in the face of this principle. We, therefore, had to intervene immediately, as we did at the administrative and political levels of the government.

Your committee lent an attentive ear to our intervention in the public arena and once again reaffirmed its historic role as a protector of minorities. Needless to say, I was pleased with your recommendation on bilingual services in your report of December 1999. Since then, the situation has evolved very quickly.

In February, we were pleased to learn of the federal government's decision to reaffirm Air Canada's linguistic obligation and to clarify those that apply to its air carriers. The bill tabled by Minister of Transport David Collenette confirmed that

Celles-ci avaient contribué à ce que nous avions décrit comme «une érosion subtile mais cumulative des droits linguistiques» dans l'ensemble du pays.

En privatisant, transférant ou dévoluant ses activités et ses programmes, le gouvernement fédéral avait agi de façon pragmatique, en faisant du cas par cas. Il n'avait pas toujours respecté les droits acquis des communautés de langue officielle vivant en situation minoritaire — par exemple, dans le contexte de la Loi sur les contraventions —, ni ceux des employés fédéraux affectés dans le cas, par exemple, des ententes fédérales-provinciales, sur le développement du marché du travail, conclues en vertu de la Loi sur l'assurance-emploi.

Notre étude sur les effets des transformations du gouvernement fédéral sur les programmes des langues officielles a été publiée en 1998. Nous avons alors étendu à l'ensemble des transformations gouvernementales les cinq principes directeurs qui devaient, selon nous, guider toute dévolution. Permettez-moi de vous rappeler l'essentiel de ces principes.

Toute institution fédérale qui signe une entente de délégation avec une province doit s'assurer, au minimum, que cet accord prévoit premièrement de garantir de façon claire au public concerné le droit aux services, conformément aux prescriptions de la Loi et du règlement sur les langues officielles. Deuxièmement, qu'elle prévoit un mécanisme adéquat de recours et, le cas échéant, le redressement de la situation. Troisièmement, qu'elle prévoit également de bons mécanismes de contrôle et de reddition de comptes. Quatrièmement, qu'elle prévoit un engagement à favoriser le développement des communautés minoritaires de langue officielle à consulter ses communautés quant à leurs besoins, et à prévoir des mesures concrètes à cet égard; et, enfin, la protection des droits linguistiques acquis des fonctionnaires.

[Traduction]

Ces principes ont été conçus pour éviter toute nouvelle érosion des droits linguistiques. Par ailleurs, le grand principe qui doit guider les actions du Parlement et du gouvernement du Canada va bien au-delà du maintien des acquis. Ce grand principe constitutionnel est celui de la progression vers l'égalité du français et de l'anglais et l'épanouissement des communautés de langue officielle, particulièrement celles qui vivent dans une situation minoritaire.

À ses débuts, le projet du ministère des Transports sur la restructuration de l'industrie aérienne canadienne semblait vouloir faire fi de ce principe. Nous nous devons donc d'intervenir immédiatement, ce que nous avons fait aux niveaux administratif et politique du gouvernement.

Votre comité a prêté une oreille attentive à notre intervention sur la place publique et a réaffirmé une fois de plus son rôle historique de protecteur des minorités. Il va sans dire que j'ai accueilli avec grande satisfaction votre recommandation concernant les services bilingues dans votre rapport de décembre dernier. Depuis ce temps, les choses ont évolué très rapidement.

En février dernier, nous avons pris connaissance avec plaisir de la décision du gouvernement fédéral de réaffirmer les obligations linguistiques d'Air Canada et de clarifier celles se rapportant à ses transporteurs aériens. En effet, le projet de loi déposé par le



Air Canada remained subject to the whole of the Official Languages Act.

[Translation]

Bill C-26 provides that linguistic obligations with respect to service to the public apply not only to subsidiaries wholly owned by Air Canada, but also to any subsidiary of which it holds 50 per cent plus one of the shares. Canadians will also be able to lodge complaints with the Office of the Commissioner of Official Languages if they believe that Air Canada and its subsidiaries are not meeting their linguistic obligations. By legislating in this way, Parliament gives effect to the principle of advancement toward the equality of English and French set out in section 16, subsection 3, of the Constitution Act, 1982.

It is also against this background that we must now approach the very real and legitimate concerns that have been publicly expressed, notably by the Association des gens de l'air du Québec, and the new suggestions being made to further improve the language provisions of the Bill by including provisions on the use of English and French as languages of work and on the equitable participation of English-speaking Canadians and French-speaking Canadians.

It will be recalled that in the federal administration, the language of work regime applies in the National Capital Region and in the so-called bilingual regions designated for this purpose in New Brunswick, Quebec and Ontario. Moreover, Part VI of the Act is intended to ensure that English-speaking and French-speaking Canadians have equal opportunities for employment and advancement and that:

The composition of the workforce of federal institutions tends to reflect the presence of both the official language communities of Canada, taking into account the characteristics of individual institutions, including their mandates, the public they serve and their location.

[English]

In addition, it is a fact that, year after year, Air Canada shows poor performance with respect to the application of the Official Languages Act. Air Canada has often held first place for the number of complaints over the past 30 years. We still continue to investigate numerous issues of service to the public, as well as complaints related to language of work and participation. With regard to its regional carriers and present subsidiaries, we currently have very little information on the linguistic situation of their employees. To manage effectively, it is indispensable to have complete and reliable data, and this is not the case at present.

Air Canada's Official Languages Act application scheme needs to be strengthened considerably.

A particular accountability framework for Air Canada is required during this period of implementation of the new structure in the corporation. This framework involves the act in its entirety. With regard to service to the public, I expect concrete measures to ensure service of equal quality in each of Canada's official languages at airports and aboard flights with significant demand.

ministre des transports, M. Collenette, confirmait qu'Air Canada demeurerait assujettie à l'ensemble de la Loi sur les langues officielles.

[Français]

Le projet de loi C-26 prévoit que les obligations linguistiques en matière de services au public s'appliquent non seulement aux filiales à 100 p. 100 d'Air Canada, mais également à toute filiale dont elle détient 50 p. 100 plus un des actions. Les Canadiens et les Canadiennes pourront aussi déposer des plaintes auprès du Commissariat aux langues officielles s'ils estiment qu'Air Canada et ses filiales ne respectent pas leurs obligations linguistiques. En légiférant ainsi, le Parlement se trouve à donner effet au principe de la progression vers l'égalité du français et de l'anglais inscrit à l'article 16 de la Loi constitutionnelle de 1982.

C'est également dans ce contexte qu'il faut maintenant aborder les inquiétudes bien réelles et légitimes qui ont été exprimées publiquement, notamment par l'Association des gens de l'air du Québec, et les nouvelles suggestions qui sont faites de bonifier davantage les dispositions linguistiques du projet de loi en incluant des modalités touchant l'utilisation du français et de l'anglais comme langues de travail, ainsi que la participation équitable des Canadiens d'expression française et anglaise.

Rappelons que dans l'appareil fédéral, le régime de la langue de travail s'applique dans la région de la capitale nationale et dans les régions dites bilingues désignées à cette fin, c'est-à-dire au Nouveau-Brunswick, au Québec et en Ontario. D'autre part, la Partie VI de la loi vise à assurer que les Canadiens d'expression française et anglaise ont des chances égales d'emploi et d'avancement, et que:

Les effectifs des institutions fédérales tendent à refléter la présence au Canada de deux collectivités de langue officielle, compte tenu de la nature de chacune d'elles et notamment de leur mandat, de leur public et de l'emplacement de leurs bureaux.

[Traduction]

Par ailleurs, il est un fait que, année après année, Air Canada affiche un piètre rendement par rapport à l'application de la Loi sur les langues officielles. Elle a souvent été à la tête du palmarès des plaintes au cours des 30 dernières années. Nous continuons encore d'enquêter sur de nombreuses questions de service au public ainsi que sur des plaintes au sujet de la langue de travail et la participation. Pour ce qui est de ses transporteurs régionaux et de ses filiales actuelles, nous disposons pour l'instant de très peu de renseignements sur la situation linguistique de leur personnel. Pour bien gérer, il est indispensable de pouvoir compter sur des données complètes et fiables, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle.

Le régime d'application de la Loi sur les langues officielles dont s'est dotée Air Canada a sérieusement besoin d'être renforcé.

Un cadre particulier d'imputabilité pour Air Canada s'impose dans cette période de mise en oeuvre de la nouvelle structure chez Air Canada. Ce cadre touche l'ensemble de la loi. Pour ce qui est du service au public, je m'attends à des mesures concrètes pour assurer un service de qualité égale dans chacune des langues officielles du Canada dans les aéroports et sur les vols à demande

Regarding language of work, I propose that there be a visible commitment by Air Canada's senior management to establish an environment conducive to the use of both official languages in the new corporation in the bilingual regions. With regard to the equitable participation of the two linguistic groups, it is essential that Air Canada introduce a better and more reliable system for gathering official languages data from its employees and that the Treasury Board Secretariat monitor this situation closely.

None of this is new to Air Canada. Such a framework should have been put in place long ago and should be part of the business plan for the transition. It will be all the more important to implement it given the new structure of Air Canada. I propose this framework as an evaluation parameter for the independent observers, who will monitor, among other things, the implementation of Air Canada's linguistic obligations. Your committee may wish to make specific recommendations in this regard.

[Translation]

Based on our experience with Air Canada, we feel that legislation alone is no guarantee that the carrier will respect the language rights of Canadians. To ensure compliance, a new stringent accountability framework in terms of linguistic obligations is needed.

The new Air Canada will have to change its attitude and in future meet its linguistic obligations in a pro-active manner. Linguistic duality will have to have an important place in the organization's culture. This seems all the more necessary because, by integrating the employees of Canadian International, Air Canada will have to meet the challenge of full compliance with the Act with a workforce with a proportionately weaker bilingual capacity and a small percentage of Francophones.

In conclusion, I am delighted that you are taking the time to examine this bill in depth. Personally, as commissioner, I am very concerned about the legacy of government transformations. In issues involving Canada's official languages and the protection and vitality of Canada's linguistic minorities, your vigilance is indispensable.

If the Official Languages Act and the linguistic provisions of the Constitution Act, 1982 are not respected by the new Air Canada, the minister may have to return to this committee to defend new legislative proposals designed to tighten Air Canada's linguistic obligations.

**The Chairman:** What means can you employ to ensure that Air Canada meets its obligations? Can you explain to us in detail how the famous rule "where numbers warrant" works in the context of the Official Languages Act? If I understand what you are saying, you are not entirely satisfied with the measures

importante. En ce qui concerne la langue de travail, je propose qu'il y ait un engagement visible de la part de la haute direction d'Air Canada en vue d'établir un environnement propice à l'utilisation des deux langues officielles dans les régions bilingues au sein de la nouvelle corporation. Enfin, en ce qui touche la participation équitable des deux groupes linguistiques, il est essentiel qu'Air Canada mette sur pied un meilleur système de cueillette de données de la langue officielle de ses employés et que le Secrétariat du Conseil du Trésor suive rigoureusement la situation.

Rien de cela n'est nouveau pour Air Canada. Un tel cadre devrait avoir été mis en place il y a belle lurette et devrait faire partie du plan d'affaires pour la transition. Il sera d'autant plus important de le mettre en oeuvre étant donné la nouvelle organisation à Air Canada. Je propose ce cadre comme paramètre d'évaluation pour les observateurs indépendants qui suivront entre autres la mise en oeuvre des obligations linguistiques d'Air Canada. Votre comité voudra peut-être faire des recommandations précises à cet égard.

[Français]

Notre expérience avec Air Canada nous amène à conclure qu'une législation ne suffit pas à garantir que la compagnie respectera les droits linguistiques des Canadiens. Pour que la législation soit respectée, elle doit être accompagnée d'un cadre de gestion et d'imputabilité rigoureux en regard des obligations linguistiques.

La nouvelle compagnie Air Canada devra changer d'attitude et s'acquitter désormais de ses obligations linguistiques de façon proactive. La dualité linguistique devrait occuper une place importante dans sa structure organisationnelle. Cela sera d'autant plus important qu'en intégrant l'effectif de Canadien International, Air Canada devra relever le défi du plein respect de la loi avec un effectif comportant une capacité de bilinguisme proportionnellement plus faible et une proportion moins importante de francophones.

Je suis ravie, en terminant, que vous preniez le temps d'étudier ce projet de loi en profondeur. En tant que commissaire, je suis très préoccupée par l'héritage des transformations gouvernementales. Quant au respect des deux langues officielles du Canada et à la protection et l'épanouissement des minorités linguistiques canadiennes, votre vigilance est encore bien indispensable.

Dans la mesure où la Loi sur les langues officielles et les dispositions linguistiques de la Loi constitutionnelle de 1982 ne sont pas respectées par la nouvelle compagnie Air Canada, le ministre pourrait devoir revenir devant votre comité pour défendre de nouvelles propositions législatives visant à resserrer les obligations linguistiques d'Air Canada.

**La présidente:** Quels sont les instruments à votre disposition pour vous assurer qu'Air Canada respecte ses obligations? Expliquez-nous en détail le fonctionnement de la fameuse règle qui dit: «Là où il existe une demande [...]», dans le contexte de la Loi sur les langues officielles? Si j'ai bien compris votre



included in Bill C-26 and are proposing steps to improve monitoring mechanisms.

**Ms Adam:** The relationship between the Office of the Commissioner of Official Languages and Air Canada is the stuff of which novels are written. Very soon after it was privatized in the 1980s, Air Canada, even though it was fully subject to the Act, displayed an unwillingness to cooperate. This was observed by the commissioner's office and criticized on several separate occasions in different reports. This unwillingness to cooperate manifested itself in various ways, ranging from a reluctance to cooperate with investigations of complaints to a failure to acknowledge that wholly-owned subsidiaries were bound by the act's provisions.

To this day, the Office of the Commissioner continues to receive letters from Air Alliance, Air Nova and all other Air Canada affiliates claiming that they are not bound by the Official Languages Act. Therefore, the Commissioner's Office cannot investigate the complaints it receives from the Canadian public.

What mechanism can you invoke to get Air Canada to comply with the legislation? We do manage to investigate the complaints filed against Air Canada, the parent corporation. We process these complaints in the same way that any complaint against a federal institution is handled and make any necessary recommendations. Mr. Langelier can explain to you further the "where numbers warrant" rule.

**The Chairman:** How does this rule work?

**Mr. Langelier:** These rules are defined in regulations adopted by the government further to the Official Languages Act of 1988. The expression "where numbers warrant" means different things for different types of federal institutions. We feel that this rule applies, in the case of Air Canada, to all of the country's major airports such as the facilities in Vancouver, Edmonton, Winnipeg and Calgary.

Another series of rules applies to in-flight services. In the case of flights within Quebec and flights between Quebec and New Brunswick and Quebec and Ontario and certain flights originating in Quebec to a number of large cities in Western or Atlantic Canada, the numbers rule also applies.

[English]

**Senator Forrestall:** Among others around this table, we were somewhat incensed to hear the other night that an opportunity to correct a serious error was not taken. The result was that the very real principles that we debated at great length in this country, principles that were brought into law some years ago, were greeted as a matter of regret. That is why I welcome the strength of your words tonight. If Air Canada does not feel a little ticked off, then it had better get some new management. If you had read to me a lecture like that, I would have gone out under the table

présentation, vous n'êtes pas tout à fait satisfaite des mesures comprises dans le projet de loi C-26 et vous proposez des recommandations au sujet d'une meilleure surveillance.

**Mme Adam:** La relation du Commissariat aux langues officielles avec Air Canada ressemble à un roman. Dès sa privatisation au cours des années 1980, Air Canada, bien qu'elle fût assujettie entièrement à la loi, a démontré, et nous l'avons reconnu au sein du commissariat, une attitude de non-collaboration dénoncée à plusieurs reprises dans les rapports des différents commissaires. Essentiellement, cette attitude s'est manifestée de diverses façons, allant d'un manque de collaboration dans les enquêtes suite au traitement de plaintes à un refus de reconnaître que les filiales dont elle était propriétaire à 100 p. 100 étaient assujetties à la loi.

Le commissariat continue même à ce jour de recevoir de la part d'Air Alliance, d'Air Nova et de toutes les filiales d'Air Canada une lettre type stipulant qu'elles ne sont pas assujetties à la Loi sur les langues officielles. Donc, le commissariat ne peut enquêter sur aucune des plaintes que le public canadien lui transmet.

De quel mécanisme disposons-nous pour amener Air Canada à respecter la loi? Nous réussissons tout de même à enquêter sur les plaintes déposées contre Air Canada en ce qui touche la société elle-même. Nous traitons les plaintes de la façon dont cela se fait habituellement pour toute plainte déposée contre les institutions fédérales, nous formulons des recommandations comme elles s'imposent. M. Langelier vous donnera les détails de la règle «Là où il existe une demande».

**La présidente:** Comment arrivez-vous au fonctionnement de cette règle?

**M. Langelier:** Ces règles sont définies dans un règlement adopté par le gouvernement, qui donnait suite à la Loi sur les langues officielles de 1988. Dans le règlement, nous définissons, pour les différents types d'institutions fédérales, «Là où il existe une demande importante». Nous considérons que la demande est importante, si nous tenons compte de l'exemple d'Air Canada, pour tous les grands aéroports du pays comme ceux de Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Calgary.

Une autre série de règles s'appliquent à bord des avions. Les vols à l'intérieur du Québec, les vols entre le Québec et le Nouveau-Brunswick, le Québec et l'Ontario, et certains vols en partance du Québec vers plusieurs grandes villes de l'Ouest ou de l'Est du pays sont considérés à demande importante. Ce sont les principes de la règle concernant «Là où il existe une demande importante».

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Je suis de ceux qui, autour de cette table, ont été quelque peu irrités d'entendre l'autre soir qu'on n'avait pas saisi une occasion de corriger une erreur grave. Le résultat en a été que les principes très concrets qui ont été débattus en long et en large dans ce pays, les principes qui ont été faits loi il y a quelques années, ont été accueillis comme un mal nécessaire. C'est pourquoi je suis heureux d'entendre la vigueur de vos propos ce soir. Si Air Canada n'en est pas gênée, la compagnie a intérêt à se trouver de nouveaux gestionnaires. Si

with my tail between my legs and had a meeting tonight. We would be doing something different at seven o'clock tomorrow morning.

I welcome your appearance. I hope you will monitor very closely what they are doing. It is very important. It is important in a much broader context. We here in Parliament are guilty in a very serious way. Maybe you should look at us. We avoid sending on the road formal committees that require the facilitation of official languages, because it costs too much — but we do it anyway. I do not think the information is more valuable than the principle. With that, I will ask someone else to proceed.

**Senator Callbeck:** In terms of the Official Languages Act, you have said that Air Canada has held first place in the number of complaints over the past 30 years. When there is a complaint, you investigate it. Do you not have an enforcement mechanism, to make them do something about the complaint?

**Ms Adam:** Not really, in the sense that we cannot use coercion. The only thing we can do beyond recommendations is to bring the problems to Parliament, something that we have done for many years. I must say that it is not only the fault of Air Canada. If we look at the participation part on the obligations of Air Canada to ensure that there is equitable representation of French- and English-speaking members in their society, Treasury Board is responsible to develop the accountability framework. In fact, Treasury Board has been pretty loose on that. I have not asked Air Canada to submit data on this issue. Presently, we are in a situation where we are having figures being thrown on the table by different people, but we know and we have been told that they are not reliable. Air Canada is probably the only one that does not know the first language of their employees. While they need to get their act together, on the other hand, the government, through Treasury Board, also has a responsibility and it has not taken it.

The commissioner's office is very anxious about the responsibility that Treasury Board is taking for future devolution. At Treasury Board, we are developing a framework for future devolution. It is still very weak on two aspects: one linked to language of work and the other linked to equitable representation of the two linguistic groups. We are talking about within the federal institution. Your vigilance tonight will be needed in other legislation and in future devolution and transformations that are already on the table.

[Translation]

**Senator Roberge:** When you last appeared before the committee, you made some very useful suggestions which helped us achieve some of the goals that we had set. As you so aptly put it, there are still a few problems to be resolved and since the Office of the Commissioner has considerably more time to focus on these matters, I am a little disappointed to note a lack of substance here.

vous m'aviez fait un sermon de ce genre, je me serais caché sous la table, la queue entre les jambes, et j'aurais convoqué une réunion dans l'immédiat. Dès 7 heures demain matin, les choses auraient changé.

Je suis heureux de vous avoir entendu. J'espère que vous suivrez de très près ce qu'ils feront. C'est très important. C'est important dans un contexte beaucoup plus vaste. Ici, au Parlement, nous sommes gravement coupables. Peut-être devriez-vous pointer le doigt sur nous. Nous évitons d'envoyer sur la route des comités formels qui veillent à l'observation des règles sur les langues officielles parce que c'est trop coûteux — mais nous le faisons quand même. Je ne crois pas que l'information soit plus précieuse que le principe. Ceci dit, je vais laisser la parole à quelqu'un d'autre.

**Le sénateur Callbeck:** À propos de la Loi sur les langues officielles, vous avez dit qu'Air Canada a souvent été à la tête du palmarès des plaintes au cours des 30 dernières années. Lorsqu'il y a plainte, vous faite enquête. Avez-vous un mécanisme pour les contraindre à faire quelque chose pour remédier à la plainte?

**Mme Adam:** Pas vraiment, en ce sens que nous ne pouvons user de la coercition. Tout ce que nous pouvons faire, à part des recommandations, c'est soumettre le problème au Parlement, ce que nous faisons depuis de nombreuses années. Je dois dire que ce n'est pas seulement la faute d'Air Canada. Si on examine la mesure dans laquelle d'Air Canada s'acquitte de son obligation de veiller à ce qu'il y ait participation égale des deux groupes linguistiques dans la société, le Conseil du Trésor est chargé de concevoir le cadre d'imputabilité. De fait, le Conseil du Trésor a été assez laxiste là-dessus. Je n'ai pas demandé à Air Canada de soumettre des données sur la question. Actuellement, nous sommes dans une situation où diverses personnes lancent des chiffres sur la table, mais nous savons, et certains nous le confirment, que ces chiffres ne sont pas fiables. Air Canada est probablement seule à ne pas connaître la langue maternelle de ses employés. Bien qu'il lui faille se ressaisir, d'un autre côté, le gouvernement, par l'entremise du Conseil du Trésor, a aussi une responsabilité dont il ne s'est pas acquitté.

Le bureau du commissaire est très soucieux de voir le Conseil du Trésor prendre la responsabilité des futurs transferts de responsabilité. Au Conseil du Trésor, nous sommes en train d'élaborer un cadre pour cela. Ce cadre est encore très faible sur deux points: l'un est lié à la langue de travail et l'autre à la représentation équitable des deux groupes linguistiques et ce, au sein d'une institution fédérale. Il vous faudra faire preuve de la même vigilance que ce soir au sujet d'autres lois et d'autres mesures de cession et de transformation qui sont déjà en marche.

[Français]

**Le sénateur Roberge:** Lors de votre dernière visite, vos propositions nous ont énormément aidés à réaliser ensemble une partie des objectifs que nous nous étions fixés. Il reste encore quelques problèmes à régler, comme vous le dites si bien, et croyant que vous disposiez de pas mal plus de temps au sein du commissariat, je suis légèrement déçu de constater un manque de substance.



We discussed the situation of Canadian International with the Gens de l'air. We seem to be in a kind of grey zone. Until such time as the merger takes place and Canadian International becomes an integral part of Air Canada — without discounting the possibility that Air Canada might decide to keep the two entities separate — Canadian International is not bound by the provisions of the Official Languages Act.

It is our intention — and unfortunately we are a little far along in our consideration of the bill — to contact the minister to encourage him to achieve this objective as soon as possible. Would you care to comment?

**Ms Adam:** Perhaps I may have misunderstood you. You did say that Canadian International is not bound by the Official Languages Act.

**Senator Roberge:** Not at the present time. The new bill does not guarantee a merger between Air Canada and Canadian International. It is possible that Air Canada will manage the two carriers separately and if ever this matter is not resolved quickly, we will encounter some problems.

**Ms Adam:** There may be problems with certain provisions of the act, but as things now stand, under the new legislation, Canadian International will be bound by the portions of the act that pertain to services to the public and recourse before the Office of the Commissioner.

**Senator Roberge:** The carrier will not, however, be bound by the provisions of the act respecting equitable representation. Is that what you are saying?

**Ms Adam:** That is correct. You mentioned that the Office of the Commissioner enjoyed broad powers. We have the power to take legal action to force Air Canada to comply with the act. Currently, there are three cases pending against Air Canada.

**Senator Roberge:** The fact of the matter is that since 1975, Air Canada's performance has not improved. Despite all of the promises made at the time, its record on this front has deteriorated. Has the Office of the Commissioner of Official Languages taken any action against Air Canada since the 1980s?

**Ms Adam:** We began taking action against the corporation in 1990. In a 1997 reference, we challenged Air Canada's refusal to acknowledge that all of its affiliates were bound by these linguistic requirements and obligations of the Official Languages Act. The case is still before the courts.

**Senator Roberge:** And you have not had any successful challenges since then?

**Ms Adam:** As I said, the case is still before the courts. Considerable legal wrangling is delaying the process, a clear sign to us that Air Canada does not have a good record on this front and is not a good corporate citizen when it comes to upholding the principle of linguistic duality. Even though Air Canada is telling us today that it will change its ways, this calls for a leap of faith

Nous avons discuté avec les Gens de l'air de la situation de Canadien International. Il existe actuellement une période grise pendant laquelle, tant et aussi longtemps que la fusion n'aura pas lieu et que Canadien International ne fera pas partie intégrante d'Air Canada — sans écarter la possibilité qu'Air Canada décide de garder les deux entités séparées —, Canadien International n'est pas assujettie à la Loi sur les langues officielles.

Alors nous avons l'intention — malheureusement il est un peu tard à ce stade de l'étude du projet de loi — de contacter le ministre pour l'encourager à réaliser cet objectif le plus rapidement possible. Auriez-vous quelques commentaires à faire sur cela?

**Mme Adam:** J'ai peut-être mal compris votre intervention quand vous dites que Canadien International ne sera pas assujettie à la loi?

**Le sénateur Roberge:** Elle ne l'est pas présentement. Avec le nouveau projet de loi, il n'est pas garanti qu'Air Canada va fusionner Canadien International à son siège social. Il est possible qu'Air Canada gère les deux compagnies séparément, et si jamais cette gestion se prolonge sur une longue période, nous aurons un problème.

**Mme Adam:** Il y a des problèmes en rapport avec certaines parties de la loi, mais le projet de loi prévoit que Canadien International sera assujettie aux parties qui touchent les services au public et le recours au commissariat.

**Le sénateur Roberge:** Par contre, la compagnie ne serait pas assujettie par la partie de la loi concernant la représentation équitable?

**Mme Adam:** C'est cela. Vous avez mentionné le fait que le commissariat avait plus de pouvoir. Nous avons le pouvoir du recours judiciaire pour forcer Air Canada à respecter la loi. Nous avons actuellement trois recours actifs contre Air Canada.

**Le sénateur Roberge:** En réalité, depuis 1975, la performance d'Air Canada ne s'est pas améliorée, bien au contraire, malgré toutes les promesses faites à l'époque. Est-ce que le Bureau du Commissariat aux langues officielles a pris des recours contre Air Canada depuis les années 1980?

**Mme Adam:** Nous avons commencé à déposer des recours dans les années 1990, dont un renvoi, en 1997, concernant le refus d'Air Canada de reconnaître que l'ensemble des ses filiales étaient assujetties au régime linguistique et qu'elles avaient des obligations envers l'ensemble de la Loi sur les langues officielles. Ce recours est toujours devant les tribunaux.

**Le sénateur Roberge:** Vous n'avez eu aucun succès depuis ces trois interventions?

**Mme Adam:** Ce n'est pas réglé et c'est toujours devant les tribunaux. Toutes sortes de manoeuvres procédurales sont employées pour retarder le processus. Cela nous indique bien qu'Air Canada n'a pas une bonne fiche de route et n'est pas un bon citoyen corporatif quant à la dualité linguistique. Même si Air Canada dit aujourd'hui qu'il va se repentir, cela exige un acte

on our part, given the corporation's record of compliance with the Official Languages Act.

**Senator Roberge:** In defence of Air Canada, I would just like to say that when Mr. Janniot headed the corporation, some progress was noted. Unfortunately, the situation has since deteriorated.

[English]

**Senator Finestone:** Commissioner Goldbloom has brought to our attention the inequality of the workforce in Air Canada since 1987 or 1988. There has been progressive improvement. Treasury Board has a new system inside. They have two new commissioners who are supposed to be watching this. Ms Robillard indicated that there is a careful watching brief in all areas where there is an obligation to reflect the equity principle.

Are you not satisfied with the necessary steps and the goodwill and good intent that has been demonstrated through Treasury Board, through the minister herself, through the undertakings of Marcel Massé before he left, the two studies that were done, and the staff people who have been hired and put into place? Do you not feel that you are now moving ahead? I certainly think there is a significant change since section 7 came into play.

**Ms Adam:** There have been changes. I met Ms Robillard since she came on board. There is a definite commitment on her part to ensure that the controls will be in place so that any devolution or transformation in government should ensure that we sustain the existing linguistic rights. However, Treasury Board is still in the process of developing such an accountability framework. I am meeting Ms Robillard tomorrow on different issues, as well as this one. I intend to tell her that, in this proposed framework, there are areas that are not strong enough, in particular, the question of language of work and equitable participation. Those guidelines will be given to all the departments to direct them in future devolution or transformation.

So, yes, there is an increased awareness of the problems through the different studies. We have the reports. Treasury Board has studied them and has published different reports in that respect. They have intervened at different levels in the departments, including the deputy minister level.

We need to be vigilant. The framework proposal tells us that there needs to be improvements.

**Senator Finestone:** Will you recommend to the minister that there be amendments to this proposed legislation?

**Ms Adam:** I was talking generally, not necessarily about this legislation.

**Senator Finestone:** Have you addressed this legislation?

**Ms Adam:** The aim of my intervention is that this proposed legislation must be accompanied by a rigorous accountability framework for Air Canada.

de foi de notre part, si nous tenons compte de leur histoire relativement à la mise en œuvre de la Loi sur les langues officielles.

**Le sénateur Roberge:** Je voudrais simplement ajouter à la défense d'Air Canada, que lorsque M. Janniot était à la présidence, des progrès en ce sens avaient été réalisés. Malheureusement, la situation ne s'est que détériorée par la suite.

[Traduction]

**Le sénateur Finestone:** En 1987 ou 1988, le commissaire Goldbloom avait déjà porté à votre attention le problème d'inégalité de l'effectif d'Air Canada. Il y a eu une amélioration graduelle. Le Conseil du Trésor y a maintenant intégré un nouveau système. Il a deux nouveaux commissaires qui sont censés assurer une surveillance. Mme Robillard a indiqué qu'un mandat d'observateur attentif a été attribué dans tous les secteurs qui se rapportent à l'obligation de refléter le principe d'équité.

N'êtes-vous pas satisfaite des mesures nécessaires qui ont été prises et de la bonne volonté dont a fait preuve le Conseil du Trésor, par l'entremise de la ministre elle-même, des mesures qu'a mis en œuvre Marcel Massé avant son départ, des deux études qui ont été effectuées, et du fait que des employés ont été embauchés et affectés à cette tâche? N'avez-vous pas le sentiment d'avoir progressé? Moi, j'ai nettement l'impression qu'il y a eu un changement important depuis l'entrée en vigueur de l'article 7.

**Mme Adam:** Il est vrai qu'il y a eu des changements. J'ai rencontré Mme Robillard depuis son entrée en scène. Il ne fait pas de doute qu'elle est déterminée à veiller à ce que des mesures de contrôle soient mises en place de manière à ce que toute cession ou transformation qui a lieu au sein du gouvernement soit assortie de mesures assurant le maintien des droits linguistiques existants. Cependant, le Conseil du Trésor est encore en train de concevoir le cadre d'imputabilité. Je dois rencontrer Mme Robillard demain pour discuter de différentes questions, dont celle-ci. J'ai l'intention de lui dire que, dans le cadre proposé, il y a des aspects qui ne sont pas assez rigoureux, en particulier sur les plans de la langue de travail et de la participation équitable. Ces lignes directrices seront diffusées dans tous les ministères pour les orienter dans leurs démarches futures de cession ou de transformation.

Alors oui, les diverses études ont révélé une conscience accrue du sujet. Nous avons les rapports qui le démontrent. Le Conseil du Trésor les a examinés et a lui-même publié différents rapports sur le sujet. Il est intervenu à divers niveaux dans les ministères, y compris à celui du sous-ministre.

Nous devons être vigilants. Le cadre proposé montre bien que des améliorations s'imposent.

**Le sénateur Finestone:** Est-ce que vous recommanderez à la ministre que cette loi qui est proposée soit modifiée?

**Mme Adam:** Je parlais de façon générale, et non pas nécessairement de cette loi.

**Le sénateur Finestone:** L'avez-vous examinée, cette loi?

**Mme Adam:** L'objet de mon intervention est que la loi proposée doit être accompagnée d'un cadre d'imputabilité rigoureux relativement à Air Canada.



**Senator Finestone:** In regulation?

[Translation]

**Ms Adam:** Yes, in the regulations. However, this could also be done within the context of the accountability framework devised by Minister Collenette who has already put in place a monitoring system involving two observers. If these observers could rely on a sound management and accountability framework clearly setting out the observations to be made and the facts to be collected, your committee and the Commissioner's Office would then be able to apply to this new corporation the necessary mechanisms and measures to monitor its compliance with official language requirements.

If we could put in place this kind of accountability framework during the transition period, this would not only help to ensure compliance with the linguistic obligations, but would also make it possible to identify Air Canada's shortcomings. And if Minister Collenette return in a year or two to propose adjustments or amendments to the act, you would then have the information you need to justify any changes.

**Senator Finestone:** The reason I asked you this question is that we are currently examining another bill that also involves regulations. I have not heard anyone recommend changes to the regulations or to the bill as such. If I understand correctly, provided the parties are patient and given the renewed goodwill on the part of minister, the whole process will take two or more years to complete. Am I correct?

**Ms Adam:** Yes. Let me say that the bill is by no means perfect. However, when we review a case such as Air Canada's or that of a new entity that has been created, it is important for us to verify compliance with principles. In terms of acquired linguistic rights, is any ground being lost? The answer to that question is no. The new bill safeguards existing rights.

Does the bill respect the major principle that I spoke of earlier, namely the advancement toward the equality of the two languages? Considering that the bill provides for the merger of companies which were not subject to any linguistic obligations, it represents a step forward for linguistic rights in this country.

The bill provides for some positive changes and safeguards existing rights. However, I agree that the legislation is by no means perfect. It makes no provision for subjecting Air Canada in its entirety to the act and this has prompted you to wonder, as legislators, if anything further should be done. With respect to principles, the Commissioner's Office views the legislation as a step forward. We would like all bills to have the same effect and to maintain acquired rights. Unfortunately, that is not the case.

**Senator Finestone:** I think you have conveyed your message.

[English]

**The Chairman:** Senator Finestone, nothing prevents us from making observations to the minister when we proceed to clause-by-clause consideration of the bill.

**Le sénateur Finestone:** Dans les règlements?

[Français]

**Mme Adam:** Oui, dans les règlements, mais cela peut se faire aussi dans un cas d'imputabilité prévu par le ministre Collenette qui a déjà mis en place un système de surveillance par les deux observateurs. Si ces observateurs étaient munis d'un bon cadre de gestion et d'imputabilité qui spécifie clairement ce qu'ils doivent observer et recueillir, cela permettrait à votre comité et à notre commissariat d'établir au sein de cette nouvelle corporation, les mécanismes et mesures nécessaires permettant de vérifier ce qui se passe au sein d'Air Canada en matière du respect des langues officielles.

Pendant cette période de transition, si nous pouvions en arriver à incorporer un tel cadre, ceci pourrait d'une part favoriser la mise en application du régime linguistique, mais cela permettrait aussi d'identifier les lacunes au sein d'Air Canada. Et lorsque le ministre Collenette, qui pourrait être appelé à revenir ici dans un an ou deux, ainsi qu'à apporter des retouches ou des modifications au projet de loi, cela vous donnerait toute l'information nécessaire qui justifierait une modification du projet de loi.

**Le sénateur Finestone:** La raison pour laquelle je vous ai posé cette question, c'est que nous étudions présentement un projet de loi lui aussi rattaché aux règlements. Je n'ai ni vu ni entendu des recommandations pour qu'on fasse des ajouts aux règlements ou au projet de loi. Si je comprends bien, cela va prendre deux ans ou plus, et avec un peu de patience et la nouvelle volonté exprimée de la part des ministres, pour voir où on en est. C'est cela?

**Mme Adam:** Oui. J'aimerais ajouter que ce projet de loi n'est pas parfait. Cependant, lorsque nous examinons un cas tel qu'Air Canada ou ce genre de nouvelle entité qui se crée, il nous importe de vérifier les principes. Y a-t-il un recul dans les droits acquis au niveau linguistique? La réponse est qu'il n'y en a pas, le nouveau projet de loi maintient les droits acquis.

Le projet de loi respecte-t-il le grand principe dont j'ai parlé tout à l'heure, de progression vers l'égalité du statut des deux langues? Ce nouveau projet de loi — si on examine le fait qu'Air Canada existait et qu'il amalgame des entités qui n'étaient pas soumises à aucune obligation linguistique — les amalgame et les soumet à certaines des dispositions de la loi. C'est donc déjà un gain en matière de droits linguistiques au pays.

Le projet de loi apporte des gains et maintient les acquis, mais il n'est pas parfait et de cela, j'en conviens. Il n'a pas prévu que l'entière de la compagnie Air Canada serait assujettie à la loi et c'est ce qui amène les questions d'aujourd'hui et qui vous amènent, comme législateurs, à vous demander s'il faut exiger plus encore. Le commissariat considère que c'est tout de même un acquis au niveau des principes. On aimerait que tous les projets de loi puissent apporter des gains et maintiennent aussi les acquis, ce qui est loin d'être le cas.

**Le sénateur Finestone:** Je crois que le message est passé.

[Traduction]

**La présidente:** Madame la sénatrice, rien ne nous empêche de faire part de nos observations à la ministre lorsque nous ferons l'examen article par article du projet de loi.

**Senator Finestone:** I would support that.

**Senator Joyal:** I should like to remind my colleagues who may not have been involved in the public debate of 1976 that when the Commissioner comes to us and says that we do not have the means to enforce the objectives of the Official Languages Act that the act, at its origin, did not even provide for its enforceability. The first case to test the enforceability of the act was litigation against Air Canada in 1976 that I undertook myself.

Air Canada and the Government of Canada were contesting that the legislation was compulsory. They thought the Commissioner was only someone to express "pious wishes."

For the last 24 years, there have been some presidents of Air Canada, Mr. Jeannot was one of them, who really understood that it was helpful for the business of the company to be a good corporate citizen. Mr. Jeannot took significant initiatives to redress the perceptions that Canadians had of Air Canada.

I must also tell you that, since then, it has been awful; it has been very unacceptable. We are not speaking about productivity. We are not speaking about improving the corporate image of the company. We are speaking about two fundamental principles that are entrenched in the Constitution of Canada.

Madam Commissioner, I sense that you are betting on the future, in the hopes that one day it will be better. We all know that it will not be better. We have been told that the statistics for Air Canada pilots in 2000 are the same as in 1978. We are back to the future. If we add Canadian Airlines to that, the figures are equivalent to 1965.

We must be serious. Do we wish to respect legislation, yes or no? Is this a constitutional principle, yes or no? Must we wait until Canadian citizens come to us and make complaints and drag Air Canada into court as I did?

When I expected the 12 pilots to join me in my suit against Air Canada, they came to see me and said: "Mr. Joyal, we cannot be petitioners with you. We have mortgages, car payments, and credit cards to pay. We have families, and this action will cost \$150,000. We cannot be petitioners because we will be responsible for \$10,000 or \$15,000 each."

They said that unless someone relieved them from the financial responsibility they would not be petitioners. I prepared a legal form saying that I would be assuming all legal costs. I relieved them of any financial responsibility for the action. I was suing Air Canada, using the best legal mind in Montreal — although I will mention no names at this time.

You should not have to force Canadian citizens to be heroic and maintain and observe the fundamental principle of equality of language that has been entrenched in the Constitution since 1980. I do not buy that.

**Le sénateur Finestone:** C'est ce que j'aimerais que nous fassions.

**Le sénateur Joyal:** J'aimerais rappeler à mes collègues qui n'ont peut-être pas participé au débat public de 1976 que lorsque le commissaire se présente devant nous pour nous dire que nous n'avons pas les moyens d'appliquer les objectifs de la Loi sur les langues officielles, que la loi, à l'origine, n'avait même pas force exécutoire. La première fois où son caractère exécutoire a été mis à l'épreuve a été dans le cas d'une plainte contre Air Canada, en 1976, que j'ai moi-même déposée.

Air Canada et le gouvernement canadien contestaient le caractère exécutoire de la loi. Ils pensaient que le commissaire n'était que quelqu'un qui exprimait des «vœux pieux».

Depuis 24 ans, il y a eu des présidents à Air Canada, dont M. Jeannot, qui ont réellement compris les avantages que présentait pour la compagnie le fait d'être sensible à ses responsabilités sociales. M. Jeannot a pris d'importantes mesures en vue de corriger les perceptions que pouvaient avoir les Canadiens d'Air Canada.

Je dois aussi vous dire que, depuis lors, la situation s'est bien détériorée et est devenue tout à fait inacceptable. Il ne s'agit pas de productivité, ni même d'améliorer l'image de la compagnie. Nous parlons de deux principes fondamentaux qui sont enchâssés dans la Loi constitutionnelle du Canada.

Madame le commissaire, j'ai le sentiment que vous pariez sur l'avenir, dans l'espoir qu'un jour les choses iront mieux. Nous savons tous que ce ne sera pas le cas. Nous avons appris que les statistiques sur les pilotes d'Air Canada sont les mêmes en 2000 qu'en 1978. Nous avons effectué un retour vers le futur. Si nous ajoutons à cela les statistiques des Lignes aériennes Canadien International, elles sont semblables à celles de 1965.

Nous devons faire les choses sérieusement. Souhaitons-nous ou non respecter la loi? Est-ce que c'est un principe constitutionnel, ou non? Devons-nous attendre que les citoyens canadiens viennent se plaindre à nous et traîner Air Canada devant les tribunaux comme je l'ai fait?

Lorsque j'attendais des 12 pilotes qu'ils m'appuient dans mon procès contre Air Canada, ils sont venus me dire: «Monsieur Joyal, nous ne pouvons pas être pétitionnaires avec vous. Nous avons une hypothèque, des paiements sur la voiture et les cartes de crédit. Nous avons nos familles, et ce procès coûtera 150 000 \$. Nous ne pouvons pas être pétitionnaires parce que cela nous coûtera 10 000 \$ à 15 000 \$ chacun».

Ils ont déclaré qu'à moins d'être soulagés de la responsabilité financière, ils ne seraient pas pétitionnaires. J'ai rédigé une formule légale pour déclarer que j'assumerai tous les frais juridiques. Je les ai soulagés de la responsabilité financière du procès. Je poursuivais Air Canada avec l'aide d'une sommité juridique de Montréal — je ne citerai aucun nom maintenant.

On ne devrait pas avoir besoin de contraindre les citoyens canadiens à faire preuve d'héroïsme et à maintenir et observer le principe fondamental d'égalité linguistique qui est enchâssé dans la Loi constitutionnelle depuis 1980. Je ne suis pas d'accord avec cela.



Madam Chair, I read this presentation, and I read between the lines. If we want, as a body, as a house of Parliament, to be responsible for protecting minority rights, we must assume this responsibility with Air Canada in a much more acute way. We should not expect that people who are aggrieved, like the pilots and technicians and the people who work at the ticket wickets or the desk and whatever, will one day be heroic and take action against Air Canada.

[Translation]

It would be an abdication of our public duty to allow the situation to go on without amending the legislation and without obtaining better guarantees than we now have. All of the signs point to the fact that this is not working.

While the problem of the subsidiaries that you raised is addressed by section 18.1, other problems remain unresolved. With respect to services, the problem will be accentuated by the fact that there will be an increase in the critical mass of unilingual employees. It will be increasingly difficult to offer service in both languages. I can predict what will happen down the road: the number of complaints will not fall off with the merger of the two companies. On the contrary, complaints will increase because no one will be able to manage the situation. We need to be very aware of this situation. Believe me, I have already given the matter a great deal of thought.

When they testified before the committee last Monday, the Association des Gens de l'air du Québec asked us to amend the draft legislation. I came to the realization that this was another case of the government waiting for Canadians to complain before ensuring compliance with the legislation and that had there been no complaints, it would have assumed that the situation was satisfactory. Surely this is not the way to build national unity.

As you noted, this extremely important bill is symbolic of what we see every year. It is always the same old story. In your report, we always note that Air Canada is the target of the largest number of complaints. Either we are masochistic or irresponsible, but goodwill alone will not get the job done. According to the observations made by senators Bacon and Roberge earlier this week, it is critically important that the situation be tightly monitored, or else Air Canada will simply disregard the legislation.

Let me recall for you another incident that occurred in 1988 when I was on a flight from Toronto to New York. While adjusting the console buttons to get the news, I realized that the reception was in German and in English. When I asked one of the flight attendants why the reception was in German, I was told that many of Air Canada's customers were now German, hence the service in German. I replied that Canada's other official language was French, not German. Customer satisfaction was the explanation I was given. I had to call the Deputy Minister of Transport to advise him that unless he informed the President of Air Canada — at the time it was Mr. Harris, an American — that Canada had two official languages, I would pursue the matter with the courts and that such action would certainly not help the company's corporate

Madame la présidente, j'ai lu cet exposé, et j'ai lu entre les lignes. Si nous voulons, en tant que groupe, que Chambre du Parlement, assumer la responsabilité de la protection des droits des minorités, nous devons agir à l'égard d'Air Canada avec beaucoup plus de rigueur. Nous ne devrions pas attendre des gens qui sont lésés, comme les pilotes et les techniciens, ceux qui travaillent aux guichets, aux comptoirs ou ailleurs, qu'ils se décident à jouer les héros et à s'attaquer à Air Canada.

[Français]

Ce serait une démission publique que de laisser la situation se prolonger sans amender la loi et sans obtenir des garanties beaucoup plus importantes que celles que nous avons eues. Les éléments nous démontrent que cela ne fonctionne pas.

Autant le problème des filiales que vous avez souligné est réglé par l'article 18.1, autant les autres restent béants. Sur le plan des services, le problème sera accentué du fait de l'augmentation de la masse critique d'unilingues à l'intérieur de l'entreprise. Il sera de plus en plus difficile d'offrir un service dans les deux langues. Je peux vous prédire l'avenir: le nombre de plaintes ne diminuera pas avec l'intégration des deux entités, au contraire, il augmentera parce qu'il n'existe pas actuellement une gestion administrative capable d'y faire face. Nous devons être très conscients de ce fait. Croyez-moi, j'ai déjà donné beaucoup à cette quête!

Les représentants de l'Association des Gens de l'air du Québec, lorsqu'ils ont comparu devant nous lundi dernier, nous ont demandé d'amender le projet de loi. J'ai réalisé qu'il s'agissait encore d'une situation où le gouvernement attendait que les citoyens canadiens se plaignent avant de faire observer la loi, et que s'il n'y avait pas de plaintes, il présumait que la situation était satisfaisante. Ce n'est sûrement pas la façon de construire l'unité du pays.

Comme vous l'avez dit, ce projet de loi extrêmement important est symbolique de ce qui se produit chaque année. C'est toujours la même histoire. Dans votre rapport, Air Canada compte toujours le plus grand nombre de plaintes. Ou nous sommes masochistes ou nous sommes irresponsables, mais la bonne volonté à elle seule ne suffit pas. D'après les observations faites par les sénateurs Bacon et Roberge plus tôt cette semaine, il est primordial qu'une surveillance sévère soit exercée, sinon Air Canada s'en fichera.

Je peux vous raconter un autre événement qui s'est produit en 1988, alors que j'étais à bord d'un vol Toronto-New York. En tournant le bouton pour écouter les nouvelles, j'ai constaté que celles-ci étaient en allemand et en anglais. Lorsque j'ai demandé à un membre du personnel de bord pourquoi c'était en allemand, on m'a répondu que c'était parce que la clientèle d'Air Canada était maintenant constituée d'un grand nombre d'Allemands, d'où l'offre du service en allemand. J'ai rétorqué que l'autre langue officielle était le français et non l'allemand. En guise d'explication, on m'a dit que c'était pour satisfaire le client. J'ai dû téléphoner au sous-ministre des Transports pour lui dire que s'il n'informait pas le président d'Air Canada — M. Harris à l'époque, un Américain B sur le fait qu'il existe deux langues

image. In my view, we must avoid confrontations of this nature which in no way contribute to national unity.

Madam Chairman, in 1976, you saw first hand the impact of the crisis generated by the Association des Gens de l'air under the Parti Québécois government. We are all familiar with the events that transpired. This has serious implications for national unity.

**The Chairman:** We know that this did not help the Liberal Party's cause.

**Senator Joyal:** It certainly did not help Mr. Bourassa. Commissioner, it my fervent hope that until such time as we proceed to the clause-by-clause study of this bill, you will stay in touch with the chairman and committee members and offer comments that are more than mere pious wishes and noble intentions. We know that these do not get results. The legislative provisions need to be tightened further to address the specific problems resulting from the merger of these two companies. I predict that Air Canada is going to have a hard time improving what I already consider to be an unacceptable performance record.

I realize that this is a recurring problem. It is somewhat like a bad headache or allergies that act up every spring.

**The Chairman:** The commissioner has proposed a number of options in her presentation. If you have any further comments, Ms Adam, I invite you to share them with us.

**Ms Adam:** I would like to respond to Senator Joyal's comments, so that everyone understands me clearly. I am not here this evening simply to express some pious wishes. I am telling you that there have been some very serious problems observed within Air Canada. Before the establishment of the new Air Canada, the legislation was clear and yet, compliance was a problem. This proves that legislation alone is not enough and that substantial administrative changes are needed.

As legislators, you have all of the available tools to establish an accountability framework, something that is virtually non-existent at the present time. In this endeavour, you can rely on the full cooperation of the staff of the Office of the Commissioner of Official Languages.

I have also been informed that the bill, as drafted, makes provision for possible amendments in the months ahead. If this framework is closely monitored, you will have all of the elements that are missing today to make specific recommendations for amendments.

Not that we want to give Air Canada carte blanche, but this new reform must include tighter provisions, and not merely legislative ones. Above all, Air Canada must develop a different organizational structure, take the Official Languages Act seriously and take steps to gather the information required for compliance, contrary to what it now does.

officielles au Canada, que ce n'était pas comme aux États-Unis, que je prendrais une action devant les tribunaux et que cela n'avantagerait pas leur image corporative. À mon avis, il faut éviter de pousser la situation à de tels affrontements qui ne servent pas l'unité du pays.

Madame la présidente, vous avez été témoin, en 1976, de l'impact de la crise suscitée par l'Association des Gens de l'air sous l'élection du gouvernement du Parti québécois. Nous le connaissons tous. Cela est très sérieux pour l'unité du pays.

**La présidente:** Nous savons que cela n'a pas aidé le Parti libéral.

**Le sénateur Joyal:** Cela n'a certainement pas aidé M. Bourassa. Madame le commissaire, je souhaiterais que d'ici l'étude article par article de ce projet de loi, vous demeuriez en contact avec la présidente et les membres de ce comité pour formuler des observations qui dépassent simplement l'expression de vœux pieux et de bonnes intentions. Nous savons qu'au royaume de ces prières, cela ne donne pas de résultats. S'il faut resserrer la loi, il convient d'exprimer exactement le problème potentiel créé par l'intégration de ces deux entreprises. Je vous le prédis, Air Canada aura plus de difficultés à améliorer une fiche qui est déjà, à mon avis, inacceptable.

Je sais à quel point cette question sera récurrente. C'est comme un mauvais mal de tête ou une allergie qui revient à tous les printemps.

**La présidente:** J'ai pu déceler dans la présentation du commissaire beaucoup de pistes d'observation. Madame Adam, si vous voulez en ajouter, vous pourrez communiquer avec nous.

**Mme Adam:** J'aimerais réagir à l'intervention du sénateur Joyal afin d'être bien comprise ici. Ce n'est pas un vœu pieux que je fais ce soir. Je vous dis qu'il y a des difficultés très sérieuses au sein d'Air Canada. Avant la nouvelle Air Canada, la législation était claire, pourtant, elle n'était pas respectée. Cela démontre qu'une simple législation n'est pas suffisante, qu'il doit y avoir un changement substantiel sur le plan administratif.

En tant que législateurs, vous avez en main tous les outils disponibles pour créer ce cadre d'imputabilité qui est quasi inexistant à l'heure actuelle. À ce sujet, vous pouvez compter sur l'entière collaboration des gens qui travaillent au Bureau du Commissariat aux langues officielles.

On me dit aussi que de la façon dont le projet de loi a été créé, il est déjà prévu qu'il y aura des amendements au cours des prochains mois. Pour faire un amendement, si ce cadre est bien surveillé, vous allez avoir tous les éléments qui nous manquent aujourd'hui pour faire des recommandations très précises.

Je pense — et ce n'est pas un chèque en blanc que nous donnons à Air Canada — qu'il faut absolument qu'il y ait, dans cette nouvelle réforme, un renforcement qui ne soit pas seulement législatif. Cela devrait suivre, mais il faut surtout que Air Canada développe une structure organisationnelle différente, qu'il prenne la loi sur les langues officielles au sérieux et qu'il mette tout en place dans son organisation pour recueillir les données nécessaires



afin qu'on puisse veiller à ce qu'il la respecte. Ce qui n'est pas le cas présentement.

**The Chairman:** Thank you, Ms Adam. If we need information or advice, we will be in touch with you.

**La présidente:** Merci, madame Adam. Si nous avons besoin d'informations ou de conseils, nous ferons de nouveau appel à vous.

The committee adjourned.

La séance est levée.

---



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing

45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From First Air:*

Bob Davis, President.

*From Pacific Coastal Airlines Ltd.:*

Daryl Smith, President.

*From the Canadian Transportation Agency:*

Marian Robson, Chair;

Gavin Currie, Director General;

David Western, Director, Agreements, Tariffs and  
Enforcement;

Claude Jacques, Director, Legal Services.

*From the Office of the Commissioner of Official Languages:*

Dyane Adam, Commissioner of Official Languages;

Jean-Claude Le Blanc, Director of Policy and Liaison;

Gilbert Langelier, Director, Special Investigations, Recourse,  
CEAC, Alternative Methods;

Johane Tremblay, General Counsel, Director of Legal  
Services.

*De First Air:*

Bob Davis, président.

*De Pacific Coastal Airlines Ltd.:*

Daryl Smith, Président.

*De l'Office des transports du Canada:*

Marian Robson, présidente;

Gavin Currie, directeur général;

David Western, directeur, Accords, tarifs et application de la  
loi;

Claude Jacques, directeur, Services juridiques.

*Du Bureau du Commissariat aux langues officielles:*

Dyane Adam, Commissaire aux langues officielles;

Jean-Claude Le Blanc, directeur des politiques et de la  
liaison;

Gilbert Langelier, directeur, Enquêtes spéciales, recours,  
CERP, méthodes alternatives;

Johane Tremblay, avocate générale, directrice des Services  
juridiques.





Second Session  
Thirty-sixth Parliament, 1999-2000

Deuxième session de la  
trente-sixième législature, 1999-2000

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

Monday, June 12, 2000

Le lundi 12 juin 2000

Issue No. 18

Fascicule n° 18

**Fifth meeting on:**  
Bill C-26

An Act to amend the Canada Transportation Act,  
the Competition Act, the Competition Tribunal Act  
and the Air Canada Public Participation Act  
and to amend another Act in consequence

**Cinquième réunion concernant:**

Le projet de loi C-26,  
Loi modifiant le Loi 22 sur les transports au Canada,  
la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la  
concurrence et la Loi sur la participation publique au  
capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en  
conséquence

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Kirby
* Boudreau, P.C. (or Hays)	* Lynch-Staunton (or Kinsella)
Callbeck	Poulin
Finestone, P.C.	Roberge
Furey	Spivak
Johnson	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Poulin substituted for that of the Honourable Senator Furey (*June 12, 2000*).

The name of the Honourable Senator Furey substituted for that of the Honourable Senator Perrault, P.C. (*June 12, 2000*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Kirby
* Boudreau, c.p. (ou Hays)	* Lynch-Staunton (ou Kinsella)
Callbeck	Poulin
Finestone, c.p.	Roberge
Furey	Spivak
Johnson	

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Poulin substitué à celui de l'honorable sénateur Furey (*le 12 juin 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Furey est substitué à celui de l'honorable sénateur Perrault, c.p. (*le 12 juin 2000*).



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Monday, June 12, 2000

(24)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:00 p.m., in room 160-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Callbeck, Finestone, P.C., Forrestall, Furey, Johnson, Kirby, Poulin and Spivak (9).

*In attendance:* The official reporters of the Senate and Martin Brennan, Special Advisor.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on May 30, 2000, the committee proceeded to study Bill C-26. (*See Issue No. 14, Monday, June 5, 2000 for full text of the Order of Reference.*)

**WITNESSES:***From British Airways:*

Malcolm Freeman, Vice-President and General Manager Canada.

*From Cathay Pacific:*

Robert S. Russel, Lawyer, Partner of Bordner Ladner Gervais (also representing British Airways).

*From Air France:*

Pascal Briodin, Executive Vice-President and General Director of Air France in Canada;

Gilbert Poliquin, Lawyer.

The committee suspended at 4:08 p.m.

The committee resumed at 4:15 p.m.

*From Canadian Auto Workers (CAW):*

Gary Fane, Director of Transportation;

Berni Viczko, President, Canadian Regional;

Anne Caldwell, Union representative, Canadian Regional;

Graham Urquhart, Union representative, Canadian Regional;

Rick Lesmesurier, Union representative, Canadian Regional;

Caroline Lavoie, Union representative, Canadian Regional.

*From the Canadian Air Line Pilots Association:*

Robert Weeks, President, Canada Board;

Pierre Orlak, Master Executive Chairman, Canadian Regional Airlines;

Dan Adamus, President, Legislative Affairs.

*From Canadian Airlines:*

Stephen Markey, Senior Vice-President, Corporate and Government Affairs;

Scott Bradley, Government Relations.

The witnesses made a presentation and answered questions.

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le lundi 12 juin 2000

(24)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 15 heures, dans la pièce 160-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Bacon, Callbeck, Finestone, c.p., Forrestall, Furey, Johnson, Kirby, Poulin et Spivak (9).

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat et Martin Brennan, conseiller spécial.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 30 mai 2000, le comité examine le projet de loi C-26. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 14 du lundi 5 juin 2000.*)

**TÉMOINS:***De British Airways:*

Malcolm Freeman, vice-président-directeur général au Canada.

*De Cathay Pacific:*

Robert S. Russel, avocat, partenaire de la firme Bordner Ladner Gervais (représente aussi British Airways).

*D'Air France:*

Pascal Briodin, vice-président exécutif et directeur général d'Air France au Canada;

Gilbert Poliquin, avocat.

La séance est suspendue à 16 h 08.

La séance reprend à 16 h 15.

*Du Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile (TCA):*

Gary Fane, directeur, Transport;

Berni Viczko, présidente, Canadien Régional;

Anne Caldwell, représentante syndicale, Canadien Régional;

Graham Urquhart, représentant syndical, Canadien Régional;

Rick Lesmesurier, représentant syndical, Canadien Régional;

Caroline Lavoie, représentante syndicale, Canadien Régional.

*De l'Association canadienne des pilotes de ligne:*

Robert Weeks, président, Conseil canadien;

Pierre Orlak, conseil exécutif supérieur, comité exécutif, Lignes aériennes Canadien Régional;

Dan Adamus, président, Affaires législatives.

*Des Lignes aériennes Canadien International:*

Stephen Markey, premier vice-président, Affaires générales et gouvernementales;

Scott Bradley, Relations gouvernementales.

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

The committee suspended at 6:05 p.m.

The committee resumed at 6:35 p.m.

*From Air Canada:*

Robert Milton, President and CEO;

Douglas D. Port, Senior Vice-President, Corporate Affairs and Government Relations;

Duncan Dee, Executive Assistant to the President and CEO.

The witnesses made a presentation and answered questions.

It was agreed — That a document entitled: "Prorate manual, Passenger, June 2000" be tabled as an exhibit to the committee (5900-2.36/T1/C-26, 18 «1»).

At 8:05 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

La séance est suspendue à 18 h 05.

La séance reprend à 18 h 35.

*D'Air Canada:*

Robert Milton, président-directeur général;

Douglas D. Port, premier vice-président, Affaires générales et relations gouvernementales;

Duncan Dee, adjoint administratif du président-directeur général.

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — Que le document intitulé: «Prorate manual, Passenger, June 2000» soit déposé auprès du greffier (pièce 5900-2.36/T1/C-26, 18 «1»).

À 20 h 05, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

OTTAWA, Monday, June 12, 2000

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-26, to amend the Canada Transportation Act, the Competition Act, the Competition Tribunal Act and the Air Canada Public Participation Act and to amend another act in consequence, met this day at 3:00 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** Honourable senators, we are again today meeting to study Bill C-26. Our witnesses today are from British Airways, Cathay Pacific and Air France.

Welcome to all of you. Please proceed.

**Mr. Malcolm Freeman, Vice President and General Manager Canada, British Airways:** I appreciate the opportunity to appear before this committee. Appearing with me is Robert Russell, who will address proposed amendments to the bill supported by British Airways, Cathay Pacific and Air France.

Air Canada now has an unprecedented monopoly, as illustrated by the fact that Air Canada has over 85 per cent domestic market share; \$5 million or 99 per cent of all Canadian frequent flyer program members; a monopoly on key domestic routes; and over 80 per cent of Toronto slots. Air Canada now has the ability to leverage its near-monopoly position.

The presence of international carriers is vital to the competitiveness of the domestic airline industry in Canada. Any new domestic competitor to Air Canada that emerges will need relationships with competing international carriers to get the international feed traffic.

British Airways has been serving Canada since 1947 and we currently operate 28 flights per week. As a result of the merger, Air Canada now holds 72 per cent of the market; that is, 108 flights per week. Following the merger, all code share and competitive interline arrangements between Canadian Airlines and British Airways have been cancelled. British Airways' ability to continue to compete with Air Canada is anticipated to decline despite legislative relief addressing the need for competitive interline arrangements, effective legislation aimed at preventing anti-competitive behaviour, and the need to be able to purchase frequent flyer points from Air Canada. British Airways and other international carriers must be able to purchase points in Air Canada's program at a reasonable rate for redemption by Canadian consumers on domestic flights.

The second area of concern is interline arrangements. As now published in the international worldwide prorated manual, Air Canada is now charging international airlines between key Canadian cities airfares that are 200 per cent higher than what they were last month. For example, if these fares are utilized for

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 12 juin 2000

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence, se réunit aujourd'hui, à 15 heures, pour étudier le projet de loi.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Honorables sénateurs, nous siégeons encore aujourd'hui pour étudier le projet de loi C-26. Nos témoins sont British Airways, Cathay Pacific et Air France.

Soyez tous les bienvenus. Nous vous écoutons.

**M. Malcolm Freeman, vice-président-directeur général pour le Canada, British Airways:** Je suis heureux de pouvoir comparaître devant ce comité. Je suis accompagné par Robert Russell, qui parlera des projets d'amendement auxquels British Airways, Cathay Pacific et Air France accordent leur appui.

Air Canada dispose actuellement d'un monopole sans précédent, comme en atteste le fait que cette compagnie occupe plus de 85 p. 100 du marché intérieur; plus de 5 millions, ou 99 p. 100 des membres canadiens du programme des grands voyageurs; le monopole des vols intérieurs clés; et plus de 80 p. 100 des créneaux à Toronto. Air Canada est désormais en mesure de tirer parti de cette situation de quasi-monopole.

La présence des transporteurs étrangers est essentielle pour assurer la concurrence dans l'industrie des transports aériens intérieurs au Canada. Tout nouveau concurrent d'Air Canada sur le marché intérieur devrait établir des relations avec les transporteurs étrangers concurrents pour assurer un service de correspondances à partir des vols internationaux.

Les Lignes aériennes British Airways desservent le Canada depuis 1947 et assurent actuellement 28 vols par semaine. Du fait de la fusion, Air Canada détient désormais 72 p. 100 du marché, c'est-à-dire 108 vols par semaine. Suite à la fusion, tous les partages des codes et tous les accords intercompagnies entre Canadien et British Airways ont été annulés. On prévoit que British Airways aura de plus en plus de mal à concurrencer Air Canada, à moins qu'un remède législatif lui permette d'obtenir des accords intercompagnies concurrentiels, prévienne les comportements anticoncurrentiels et lui permette de participer au programme des grands voyageurs d'Air Canada. British Airways et les autres transporteurs internationaux doivent être en mesure d'acheter des points du programme d'Air Canada à un tarif raisonnable à l'intention des consommateurs canadiens sur les vols intérieurs.

Les accords intercompagnies sont notre deuxième sujet de préoccupation. Comme l'indique le manuel international de répartition, Air Canada impose aux compagnies étrangères, sur les vols reliant les grandes villes canadiennes, des tarifs de 200 p. 100 par rapport à ce qu'ils étaient le mois dernier. Par

the calculation of the domestic portion, a ticket for travel from Ottawa to London via Toronto on British Airways in business class used to cost \$389 as Air Canada's portion for the Ottawa-Toronto one-way fare. These levels have been increased from \$389 to \$1,143, thus, effectively pricing international airlines completely out of the Ottawa market. This pretty much gives Air Canada a monopoly on the 12 cities in Canada with which we served as a result of our competitive interline agreements with Canadian airlines.

A final area of concern is the potential for other anti-competitive conduct by Air Canada, specifically the abuse of royalty programs by Air Canada to reduce competition. Air Canada's near monopoly in the domestic Canadian market has been leveraged against international competitors to permit Air Canada to secure a further share of that international market. These are significant issues that must be addressed to ensure that domestic and international markets remain competitive for the benefit of all Canadian consumers.

With that background, Mr. Russell will address the concerns with respect to Bill C-26 and the proposed regulations.

**Mr. Robert S. Russell, Lawyer, Partner of Bordner Ladner Gervais, Cathay Pacific (also representing British Airways):** My submissions with respect to Bill C-26 and the regulations proposed by the Commissioner of Competition are on behalf of British Airways and Cathay Pacific. Air France supports our submissions, and we theirs.

The Competition Bureau has referred to Air Canada as an unregulated monopoly. This monopoly will lead to significant economic distortion if left unchecked. For example, Calgary opened a trade office just months before it became a monopoly route for Air Canada as a result of the problems that Mr. Freeman has cited.

On third reading, Bill C-26 was amended to include an essential facilities provision, which prevents a dominant competitor from refusing access to the essential facilities or services that other competitors require to compete. This approach is consistent with the U.S., Australia, Germany, South Africa, Europe and the United Kingdom.

This provision also ensures that certain undertakings given to the Minister of Transport and the Commissioner of Competition will be effective. For example, the undertakings to enter into interline agreements with certain domestic carriers in accordance with IATA standards on "commercially reasonable terms" does nothing to provide for competitive interline agreements.

The essential facilities provision and the test adopted in the regulations tabled by the Competition Bureau will ensure that the price for interline will not prevent consumers from having competitive choices. Bill C-26 addresses the concern that the merger has given Air Canada the ability to engage in anti-competitive conduct by permitting the government to enact regulations to illustrate the type of conduct to be challenged.

exemple, si on utilise cette tarification pour le calcul de la portion intérieure, un billet d'avion Ottawa-Londres via Toronto par British Airways en classe affaires coûtait 389 \$ pour la portion d'Air Canada sur le trajet aller simple d'Ottawa à Toronto. Ce prix est passé de 389 \$ à 1 143 \$, ce qui exclut totalement les compagnies aériennes étrangères du marché d'Ottawa. Air Canada obtient ainsi un quasi-monopole sur les 12 villes canadiennes que nous desservions dans le cadre de nos accords intercompagnies avec Canadien.

Quant à notre dernier thème de préoccupation, c'est le risque de comportement anticoncurrentiel d'Air Canada, en particulier l'abus des programmes de fidélisation pour réduire la concurrence. Air Canada s'est servi de son quasi-monopole sur le marché intérieur pour écarter ses concurrents étrangers et augmenter sa part du marché international. Ce sont là des questions importantes qu'il faut régler pour que les marchés intérieurs et internationaux puissent rester concurrentiels dans l'intérêt de tous les consommateurs canadiens.

Dans ce contexte, M. Russell va vous parler de nos préoccupations concernant le projet de loi C-26 et le projet de règlement.

**M. Robert S. Russell, avocat, associé de Bordner Ladner Gervais, Cathay Pacific (qui représente également British Airways):** Je vais vous parler du projet de loi C-26 et du règlement proposé par le commissaire à la concurrence au nom de British Airways et de Cathay Pacific. Air France appuie notre intervention, et nous appuyons la sienne.

Le Bureau de la concurrence a conféré à Air Canada un monopole qui échappe à toute réglementation, et ce monopole va entraîner un déséquilibre économique sur le marché si l'on n'y prend pas garde. Par exemple, Calgary a ouvert un bureau commercial tout juste quelques mois avant de devenir une desserte exclusive d'Air Canada à cause des problèmes que M. Freeman vient d'exposer.

On a amendé le projet de loi C-26 en troisième lecture pour y inclure une disposition sur les installations essentielles, de façon à interdire à un transporteur aérien dominant de refuser l'accès aux installations ou aux services essentiels à ses concurrents. Cette formule est conforme à ce qui se fait aux États-Unis, en Australie, en Allemagne, en Afrique du Sud, en Europe et au Royaume-Uni.

La même disposition prévoit aussi l'entrée en vigueur de certains engagements pris envers le ministre des Transports et le commissaire à la concurrence. Par exemple, l'engagement de conclure des accords intercompagnies avec certains transporteurs intérieurs conformément aux normes de l'IATA et à des «conditions commercialement acceptables» ne garantit nullement la conclusion d'ententes concurrentielles intercompagnies.

La disposition et le critère concernant les installations essentielles qui figurent dans le règlement proposé par le Bureau de la concurrence vont donner le choix aux consommateurs grâce au prix résultant des ententes intercompagnies. Le projet de loi C-26 apaise les préoccupations résultant du fait que la fusion a permis à Air Canada de prendre des mesures anticoncurrentielles, puisque le gouvernement peut adopter des règlements pour dénoncer le genre de mesures qu'il conteste.



The commissioner has assured us, and we are also assured by the responses of the Ministry of Transport official who appeared before this committee last week, that this clause will apply to abuse of dominance in all travel markets affecting Canadian consumers. More than 50 per cent of the dollars spent on air travel by Canadian consumers is on international and trans-border travel.

We, therefore, fully support the draft regulations tabled by the Commissioner of Competition. In particular, we support the proposed regulations concerning predatory pricing and pre-emption of airport facilities, which provides a much clearer and more enforceable test than that found in other provisions of the Competition Act.

We are particularly concerned that Air Canada is leveraging its near monopoly on domestic routes against international competitors. Again, the proposed regulations will prevent Air Canada from using travel agent commissions or other inducements to exclude competitors.

Clause 2 of the regulations establishes the general conditions to be applied in determining when such a refusal to provide access to essential facilities may be remedied. Section 3 contains a non-exclusive list of services and facilities that are considered to be essential in appropriate circumstances.

Air Canada will be required to enter into competitive interline arrangements with other carriers. The non-exclusive nature of the provision also means that in appropriate circumstances, access to frequent flyer points and other services could be properly addressed.

These provisions ensure that the competing carriers have access to the services and facilities they need to effectively compete in Canada.

This does not amount to a re-regulation of the industry. Air Canada is not required to seek approval in advance for its actions. The commissioner of competition must apply to the competition tribunal to obtain an order that prevents Air Canada from engaging in that conduct. Air Canada may vigorously contest any proceedings resulting in delay and expense.

For this reason, the cease and desist powers are necessary. Small carriers or new entrants could suffer significant losses and may fail or withdraw during the time the commissioner is seeking a remedy. The cease and desist power will allow the commissioner to act swiftly before this toll is exacted.

Therefore, the proposed regulations are vital to the legislative framework. We urge this committee not only to support Bill C-26 as it was amended, but also to recommend that the regulations as tabled by the Commissioner of Competition be enacted.

Bill C-26 and the proposed regulations will ensure a level playing field for all competitors who are needed to assure fair pricing, good service and product choice. Through this support,

Le commissaire nous a donné l'assurance que cette disposition allait s'appliquer à tout abus de position dominante sur tous les marchés qui intéressent les consommateurs canadiens, et cela nous a été confirmé par les réponses du fonctionnaire du ministère des Transports qui a comparu la semaine dernière devant ce comité. Les consommateurs canadiens consacrent plus de 50 p. 100 de leur budget de voyage à des vols internationaux et transfrontaliers.

Nous sommes donc tout à fait favorables au projet de règlement déposé par le commissaire à la concurrence. Nous approuvons en particulier le projet de règlement concernant les prix d'éviction et le droit de préemption aux installations aéroportuaires qui propose un critère plus précis et plus facile à appliquer que celui qui figure dans les dispositions de la Loi sur la concurrence.

Nous déplorons tout particulièrement le fait qu'Air Canada se serve de son quasi-monopole sur les lignes intérieures pour évincer ses concurrents étrangers. Encore une fois, le projet de règlement empêchera Air Canada de se servir des commissions versées aux agents de voyage ou d'autres incitatifs pour évincer ses concurrents.

L'article 2 du règlement fixe les conditions générales applicables pour déterminer les conditions dans lesquelles le refus d'accès aux installations essentielles peut faire l'objet d'un recours. L'article 3 donne une liste non exhaustive des services et des installations qui doivent être jugés essentiels dans les circonstances appropriées.

Air Canada devra conclure des ententes intercompagnies avec les autres transporteurs. Du fait du caractère non exhaustif de cette disposition, on devrait pouvoir régler, dans les circonstances appropriées, les problèmes d'accès au programme de fidélisation et aux autres services.

Grâce à ces dispositions, les transporteurs concurrents ont accès aux services et aux installations dont ils ont besoin pour livrer une concurrence efficace au Canada.

Ces mesures ne constituent pas une reréglementation de l'industrie aérienne. Air Canada n'est pas obligé d'obtenir l'approbation préalable de ses décisions. Le commissaire à la concurrence peut demander au Tribunal de la concurrence une ordonnance qui empêche Air Canada de prendre certaines mesures. Air Canada pourra contester toute procédure qui lui occasionnerait des retards ou des frais.

Pour cette raison, les pouvoirs d'interdiction indispensables. Les petits ou nouveaux transporteurs risquent d'encourir des pertes importantes et même de devoir se retirer du marché pendant les recours exercés par le commissaire. Une ordonnance d'interdiction permettra au commissaire d'agir avec diligence avant que de telles éventualités ne se produisent.

Le projet de règlement est donc un complément essentiel à la structure législative. Nous demandons instamment au comité non seulement d'approuver le projet de loi C-26 avec ses amendements, mais également de recommander que le règlement déposé par le commissaire à la concurrence soit promulgué.

Le projet de loi C-26 et le projet de règlement mettront tous les concurrents sur un pied d'égalité de façon à garantir de justes prix, un bon service et un vaste choix aux consommateurs. Grâce à cet



you may ensure that we are not hostages to Air Canada's monopoly. This will not cost Air Canada anything other than the ability to extract monopoly profits from consumers — itself a beneficial effect of this bill and the regulations.

Thank you for the opportunity to express our views. If I may, I would now like to turn to our friends from Air France.

[Translation]

**Mr. Pascal Briodin, Executive Vice-President and General Director of Air France in Canada:** Madam Chair, honourable members of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, thank you for giving Air France the opportunity to be heard by this Committee.

Air France has operated in Canada for 50 years. We have recently expanded and doubled the number of our employees in Canada. We currently employ 230 persons, which shows our strong commitment to this market.

First, I would like to make it clear that our company is in full agreement with the statement expressed in section 5 of the Canada Transportation Act, which states that competition and market forces constitute the elements most conducive to satisfying the needs of users of air transportation. Next, we commend the emergence of a strong Canadian competitor, which is the result of the Air Canada takeover of Canadian Airlines.

As such, this takeover has created a situation of dominance in the air transportation industry, which is unprecedented in Canada, a situation which can be compared to none other in any major industrialized country on the planet. Therefore, it is a highly unique situation, and for this reason, it is imperative that appropriate safeguarding guidelines and measures be put in place, both on the domestic market, as well as on the transborder and international markets. British Airways has provided this committee with examples of potentially negative consequences this takeover could have, based on the problems the airline is presently experiencing in its own business environment. We would now like to draw attention to our situation by shedding light on the specific problem the crossed incentive program launched by Air Canada poses for foreign carriers.

A crossed incentive is offered when Air Canada associates the payment of an incentive commission to travel agents for the sale of domestic tickets to the attainment of an objective calculated based on the sale of transborder and international tickets. This program gives Air Canada an anti-competitive advantage. In fact, this practice allows the airline to use its dominant position on the domestic market to succeed, through leverage, in imposing itself on other markets, an advantage its competitors do not have access to.

In his letter dated October 22, 1999 addressed to the Minister of Transport, the Commissioner of Competition noted that the incentive commission paid to travel agents strongly motivates the latter to conduct business with specific carriers, thereby giving

appui, vous nous éviterez d'être pris en otage par le monopole d'Air Canada. Air Canada n'aura pas à en souffrir, sinon qu'il devra renoncer à aller chercher des profits monopolistiques auprès des consommateurs, ce qui constitue en soi l'un des avantages du projet de loi et du règlement.

Je vous remercie de nous avoir permis d'exprimer nos points de vue. Si vous le voulez, je vais maintenant céder la parole à nos amis d'Air France.

[Français]

**M. Pascal Briodin, vice-président exécutif et directeur général d'Air France au Canada:** Madame la présidente et honorables membres de ce comité, je vous remercie d'abord d'avoir bien voulu fournir à Air France l'occasion de se faire entendre auprès de ce comité.

Cela fait 50 ans qu'Air France opère au Canada. Nous avons produit récemment un effort commercial qui a fait doubler le nombre de nos employés au Canada. Nous employons aujourd'hui 230 personnes. Tout cela pour dire que nous avons une implication forte dans ce marché.

Tout d'abord, je tiens à préciser que notre société est tout à fait d'accord avec le point de vue exprimé à l'article 5 de la Loi sur les transports au Canada, selon lequel la concurrence et les forces du marché constituent les facteurs les plus susceptibles de servir les besoins des utilisateurs des moyens de transport aérien. Ensuite, nous tenons à dire en préambule que nous saluons l'émergence d'un concurrent canadien fort, issu de la prise de contrôle des Lignes aériennes Canadien par Air Canada.

Ceci étant, cette prise de contrôle crée une situation de dominance dans l'industrie du transport aérien, sans précédent au Canada et sans équivalent dans aucun des pays les plus industrialisés de la planète. C'est donc une situation très particulière et c'est pourquoi il est fondamental que balises et mesures de sauvegarde appropriées soient mises en place et ce, tant sur le marché intérieur que sur les marchés transfrontalier et international. British Airways vient de fournir à ce comité des exemples d'effets potentiellement néfastes de cette prise de contrôle, tirés des problèmes qu'elle vit. Nous souhaitons à notre tour porter témoignage en mettant en lumière la difficulté particulière que pose pour les transporteurs étrangers le programme d'incitatifs croisés mis sur pied par Air Canada.

Un incitatif croisé est, en l'espèce, celui par lequel Air Canada lie le versement aux agents de voyages d'une commission incitative portant sur les ventes intérieures à l'atteinte d'un objectif calculé sur les ventes de billets transfrontaliers et internationaux. Cette politique offre à Air Canada un avantage anticoncurrentiel. En effet, elle lui permet de se servir de sa position dominante sur le marché intérieur pour parvenir, par un effet de levier, à s'imposer sur les autres marchés, grâce à un avantage auquel ses concurrents ne peuvent avoir accès.

Dans sa lettre du 22 octobre 1999 adressée au ministre des Transports, le commissaire du Bureau de la concurrence notait que les commissions incitatives versées aux agents de voyages incitent fortement ces derniers à faire affaires avec des

rise to the threat of their having an exclusion effect in an environment where one dominant carrier prevails.

Generally speaking, Canadian travel agencies dedicate a major portion of their business to selling domestic products. As a result, revenues generated by the incentive commissions applicable to these domestic sales constitute a considerable share of their overall revenues. In Air Canada's program, the right to such an incentive commission (domestic sales) relies on the maintenance or progression of transborder or international ticket sales, which results in pressure on the agent to strongly push the sale of Air Canada products on the transborder or international markets, to the detriment of competitive offers. This pressure is even more intense when sales near the results that must be obtained in order to be entitled to the incentive commission.

For instance, the director of a large chain of travel agencies in Canada recently told us that he could no longer sell our products if he wanted to meet the objectives set by Air Canada and avoid losing his incentive commissions.

A competitor wishing to neutralize this effect must offer a much higher commission percentage than Air Canada, which is costly for the airline. Foreign companies, seeing their market share decrease as a result of this measure that has an anti-competitive effect, may be tempted to reduce the capacity offered and reposition a segment of the seat offer on the other markets.

This situation is alarming, particularly on markets such as Europe, where Air Canada already holds an important position. Our estimates on the routes to Europe more or less confirm these numbers, placing Air Canada's market share at just below 50 per cent, and the market share of Star Alliance, to which Air Canada belongs, at 58 per cent. In contrast, the market shares of its three closest competitors, specifically KLM, British Airways and Air France, fluctuate between 9 and 12 per cent. In other words, the market share held by Air Canada alone on the North Atlantic is already at least four times bigger than that of its closest competitor.

Intervention by lawmakers and the Canadian government, combined with sustained vigilance by the Commissioner of Competition, are therefore necessary if we want to avoid increased economic dependence of travel agents on Air Canada, and undue reduction of competition between airlines, to the detriment of the consumer. Basically, this means risking fewer offers, and hence less choice and higher prices.

To summarize, we are not in any way opposed to Air Canada paying an incentive commission for the sale of transborder or international tickets. Neither are we necessarily opposed to Air Canada paying an incentive commission for the sale of domestic tickets, even though such an incentive may serve as an obstacle with regard to the arrival of new competitors on the domestic market. However, we are of the view that Air Canada should be prohibited from associating payment of an incentive for the sale of domestic tickets to the attainment of an objective calculated based on the sale of transborder and international

transporteurs particuliers, d'où le danger que ces commissions aient un effet d'exclusion dans un environnement où il existe un transporteur dominant.

De façon générale, les agences de voyage canadiennes consacrent une partie importante de leurs affaires à la vente de produits intérieurs. Il s'ensuit que les revenus provenant des commissions incitatives applicables à ces ventes constituent une part non négligeable de leurs revenus globaux. À partir du moment où le droit à une telle commission incitative dépend du maintien ou de la progression des ventes de billets transfrontaliers ou internationaux, il en résulte pour l'agent une pression l'incitant très fortement à vendre des produits Air Canada au détriment des offres concurrentes. Cette pression est d'autant plus forte que les ventes réalisées approchent des résultats devant être atteints pour avoir droit à ladite commission.

À titre d'exemple, le dirigeant d'une grande chaîne d'agences de voyage canadiennes nous a déjà indiqué récemment qu'il ne pouvait plus nous vendre s'il voulait atteindre les objectifs fixés par Air Canada et s'assurer de ne pas perdre ses commissions incitatives.

Un concurrent qui souhaiterait neutraliser cet effet doit offrir un pourcentage de commissions beaucoup plus élevé, donc beaucoup plus coûteux pour la compagnie aérienne que celui offert par Air Canada. Les compagnies étrangères, voyant leur part de marché diminuer par suite de cette mesure, pourraient être tentées de réduire la capacité offerte et de repositionner une partie de l'offre de sièges sur d'autres marchés.

Cette situation est préoccupante, particulièrement sur des marchés, telle l'Europe, où Air Canada occupe déjà une place importante. À ce propos, d'après nos statistiques de réservations, la part de marché d'Air Canada sur l'Europe est d'environ 50 p. 100 et la part de marché de Star Alliance, qui est l'alliance à laquelle appartient Air Canada, est d'ores et déjà de 58 p. 100. En comparaison, celle de ses trois premiers concurrents, KLM, British Airways et Air France, oscille entre 9 et 12 p. 100. En d'autres mots, la part de marché d'Air Canada sur l'Atlantique Nord, est déjà au moins quatre fois plus importante que celle de son plus proche concurrent.

Une intervention du législateur et du gouvernement canadien ainsi qu'une vigilance soutenue de la part du commissaire de la concurrence sont donc nécessaires si l'on veut éviter, d'une part, l'accroissement de la dépendance économique des agents de voyages envers Air Canada et, d'autre part, une réduction induite de la concurrence entre transporteurs aériens, au détriment du consommateur. Il s'agit au fond de cela: le risque c'est moins d'offres, donc moins de choix et des prix plus élevés.

En résumé, nous ne nous opposons aucunement au versement par Air Canada d'une commission incitative sur les ventes de billets transfrontaliers ou internationaux. Nous ne nous opposons pas non plus nécessairement au versement par Air Canada d'un incitatif sur les ventes de billets intérieurs quoique, à notre avis, un tel incitatif puisse être un obstacle à l'arrivée d'un concurrent sur le marché intérieur. Nous souhaitons toutefois qu'il soit interdit à Air Canada de lier le versement d'un incitatif portant sur les ventes de billets intérieurs à l'atteinte d'un objectif qui serait calculé sur les ventes de billets transfrontaliers et internationaux et



tickets, and this, owing to the anti-competitive effect of such a measure. Similarly, the association of the sales of transborder and international tickets should not be permitted.

Prohibiting such crossed incentives would not deprive Air Canada of any legitimate commercial tool allowing the company to be competitive with other international airlines. Its current market share eloquently testifies to the effectiveness of the means Air Canada already employs. This is the issue: why would Air Canada oppose the separation of commissions on the three markets I described? Certainly because it is to its advantage.

Following the amendments made in the House of Commons, clause 13 of Bill C-26 leaves room for the possibility for the Governor in Council to adopt, on recommendation by the Industry and Transport ministers, regulations aimed at defining anti-competitive actions in the application of certain clauses of the Competition Act. In our opinion, it is imperative that the current draft of clause 13 of Bill C-26 be upheld, and that it allow for the adoption of regulations allowing for action to be taken in the face of problems that have been raised by this takeover.

Thank you for your attention in this matter.

[English]

**Senator Forrestall:** I am a little overwhelmed by all of you, gentlemen, and what you represent in the world. We are a small nation, with a small airline. Are you upset because little old Canada has shafted you, or beat you to the punch, or that we are a little smarter? I do not understand why there is all this concern in the competitive world.

Someone stated that this program gives Air Canada an anti-competitive advantage. At the same time, incentives from Air Canada were apparently offered if an agent stopped selling the competitor's package and product. Are we talking about an "anti-competitive edge" or "competitive edge"?

I am more concerned because you apparently feel that we have not gone far enough with the Competition Bureau. We heard the Deputy Commissioner the other day, in response to a question, suggest that, were Bill C-26 in place, he would be proceeding against Air Canada with criminal charges, albeit in a domestic issue — the question of Air Canada's attitude to WestJet and Moncton. I can think of very few stronger utterances in Canadian business parlance than to have the Competition Bureau of Canada and the government of the people of Canada make that suggestion.

On the other hand, I listen to you today, pleading for more. How can I get this straight in my mind? Do you not have any confidence at all in the capacity of the Competition Bureau to straighten out most, if not all, of the problems that you recited today and in the last month and a half? That question is addressed to all of you, generally. Perhaps Mr. Freeman could respond first, because it returns to the comment that Air Canada has an

ce, à cause des effets anticoncurrentiels d'une telle mesure. De la même façon, les ventes de billets transfrontaliers et internationaux ne devraient pas pouvoir être liées.

Le fait d'interdire de tels incitatifs croisés ne priverait Air Canada d'aucun outil commercial légitime lui permettant de livrer une concurrence vigoureuse aux autres compagnies aériennes. Sa part de marché actuelle témoigne de façon éloquent de l'efficacité des moyens commerciaux dont elle dispose déjà. C'est la question principale: pourquoi Air Canada s'opposerait-elle à ce que les systèmes de commissions sur les trois marchés que j'ai décrits soient séparés? Certainement parce qu'elle en tire avantage.

Suite aux amendements apportés en Chambre, le projet de loi C-26 prévoit désormais à son article 13 la possibilité pour le gouverneur en conseil d'adopter des règlements visant à définir des agissements anticoncurrentiels pour l'application de certaines dispositions de la Loi sur la concurrence. Nous estimons qu'il est impératif que la rédaction actuelle de l'article 13 du projet de loi C-26 soit maintenue et permette l'adoption de règlements afin de faire face aux difficultés soulevées par cette prise de contrôle.

Nous vous remercions de l'attention que vous aurez portée à ce qui précède.

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Messieurs, vous m'impressionnez beaucoup par ce que vous représentez à l'échelle mondiale. Nous sommes un petit pays, doté d'une petite compagnie aérienne. Êtes-vous mécontents parce que le pauvre petit Canada vous a joué un tour, vous a asséné un coup ou parce que nous sommes plus malins que les autres? Je ne comprends pas très bien toutes ces préoccupations dans un monde concurrentiel.

Quelqu'un a déclaré que ce programme donnait à Air Canada un avantage anticoncurrentiel. Pourtant, les incitatifs d'Air Canada semblent être offerts lorsque l'agent arrête de vendre les forfaits et les produits d'un concurrent. Est-ce qu'on parle ici d'avantage anticoncurrentiel ou d'avantage concurrentiel?

Je trouve plus inquiétant de voir que vous semblez considérer que nous ne sommes pas allés assez loin avec le Bureau de la concurrence. Nous avons entendu le commissaire adjoint dire l'autre jour, en réponse à une question, que si le projet de loi C-26 était en vigueur, il demanderait des poursuites contre Air Canada, encore que ce soit sur une question de marché intérieur, en l'occurrence l'attitude d'Air Canada à l'endroit de WestJet et de Moncton. Dans le monde canadien des affaires, on peut difficilement envisager des propos plus durs de la part du Bureau de la concurrence et du gouvernement qui représente la population du Canada.

En revanche, je vous ai entendu aujourd'hui dire qu'il fallait encore en faire plus. Comment dois-je vous comprendre? Ne faites-vous pas confiance au Bureau de la concurrence pour régler la plupart des problèmes dont on parle déjà depuis un mois et demi et que vous avez résumés aujourd'hui? Ma question s'adresse à vous tous. M. Freeman pourrait peut-être répondre le premier, parce que c'est lui qui a parlé de l'avantage

“anti-competitive edge.” I would have thought it should be a “competitive edge.”

**Mr. Russell:** I will respond, if I may. If your impression is that we are asking for more, it is incorrect. We fully support the regulations tabled by the Commissioner of the Competition Bureau to you last week. I think that the message you are getting, at least from the group here, is that we support the amendments to Bill C-26 and, with those regulations, with the meat on the bones, you will have an effective tool in the hands of the Commissioner of Competition.

However, we want to make it clear that this is an enforcement mechanism, not regulations. Therefore, you need the resources in the bureau to be able to effectively enforce the act. We have had only nine cases before the Competition Tribunal where the commissioner had to proceed. Only four or five of those have been contested. In one of those cases, a private party that opposed the commissioner reported to the press that they had spent over \$10 million on legal fees on that one proceeding. Thus, we again recommend that this committee urge that there be resources to allow the policing mechanism that the commissioner would now have through these amendments and regulations. We support those amendments, and I would like to clarify any misconceptions.

Second, I would like to address the first point you made about large carriers. Each of the carriers before you occupies smaller domestic market shares than Air Canada. BA has 36 per cent in its own domestic market. I am not sure that I can speak for Air France, but I know that it is one of the lowest. The highest in Europe is Lufthansa, with 60 per cent. The discussion here is about 85 per cent. All of the competitors in Canada have to compete in the domestic markets of the others. They want those domestic markets to remain competitive.

**Senator Forrestall:** We are a nation of 30 million people and you are a community of several hundred million people. In each of your countries, you are so much more vast and large than we are, that we are comparing apples and oranges.

**Mr. Russell:** That is exactly the point. If only six people fly from Winnipeg to London, England, each month, it is still important that there is competition. We have talked about the ability of BA to compete on the flights to Winnipeg. Those six consumers are not a large group and we are a small country, but we are a country that needs competition to deliver the products and prices to consumers. It does not matter how few we may be, we deserve competition as much as any other nation. That is the point that the carriers are making to this committee.

anticoncurrentiel d’Air Canada. Je pensais moi que c’était un avantage concurrentiel.

**M. Russell:** Avec votre permission, je vais vous répondre. Si vous avez l’impression que nous en demandons encore plus, c’est inexact. Nous sommes tout à fait favorables au règlement déposé par le commissaire du Bureau de la concurrence la semaine dernière. Notre message, c’est que nous sommes favorables aux amendements apportés au projet de loi C-26 et grâce au règlement, c’est-à-dire qu’en mettant de la viande sur l’os, le commissaire de la Concurrence aura un outil efficace entre les mains.

Cependant, nous voulons indiquer clairement qu’il s’agit là d’un mécanisme d’application de la loi et non d’un règlement. Par conséquent, le bureau aura besoin de ressources pour pouvoir appliquer la loi. Le Tribunal de la concurrence n’a été saisi que de neuf cas qui ont exigé une intervention du commissaire. Seuls quatre ou cinq d’entre eux ont été contestés. Dans l’un de ces dossiers, des intérêts privés qui s’opposaient au commissaire ont déclaré à la presse qu’ils avaient dépensé plus de 10 millions de dollars en frais juridiques dans cette seule procédure. C’est pourquoi nous demandons au comité d’intervenir pour que le commissaire dispose des ressources nécessaires aux mécanismes d’application que prévoient les amendements et le règlement. Nous sommes favorables à ces amendements, et je tiens à dissiper tout malentendu.

Deuxièmement, je voudrais revenir sur ce que vous avez dit à propos des gros transporteurs. Chacun des transporteurs ici présents occupent une part inférieure à celle d’Air Canada sur son propre marché intérieur. British Airways a 36 p. 100 du marché intérieur britannique. Je ne veux pas me prononcer au nom d’Air France, mais je crois que sa part du marché est l’une des plus faibles. En Europe, c’est Lufthansa qui a la plus grande, avec 60 p. 100. Ici, c’est 85 p. 100. Tous les concurrents au Canada doivent affronter la concurrence sur les marchés intérieurs étrangers. Ils veulent que ces marchés intérieurs restent concurrentiels.

**Le sénateur Forrestall:** Notre pays compte 30 millions d’habitants et vous faites partie d’une communauté de plusieurs centaines de millions d’habitants. Tous les pays membres de cette communauté sont plus gros que nous, de sorte que nous comparons ici des pommes et des oranges.

**M. Russell:** C’est exactement ce que je veux dire. Si six personnes seulement prennent l’avion de Winnipeg à Londres tous les mois, il importe néanmoins que la concurrence existe. Nous avons dit que British Airways devait pouvoir livrer concurrence sur les vols vers Winnipeg. Ces six consommateurs ne représentent pas un groupe important et nous sommes un petit pays, mais nous sommes un pays qui a besoin de cette concurrence pour offrir un produit à bon prix aux consommateurs. Peu importe le nombre de passagers, nous devons pouvoir être concurrentiels au même titre que tous les autres pays. C’est ce que tous les transporteurs essaient de faire comprendre à votre comité.



**Senator Forrestall:** How effective do you think the enforcement process is under Bill C-26? Is it effective? Is it quick enough? Is it strong enough to cause people to think twice?

**Mr. Russell:** The laws proposed are as effective as any of the other nations that I have cited in my submission. We have put ourselves in tune with all of the other major nations that have effective competition policy with respect to this industry. However, Canada has not necessarily provided the same resources to its Competition Bureau as other nations have, and that is the point we make. Without the resources, you cannot police. Actually, we have seen it before in this country. The bureau must be able to take on more than one or two cases when it is facing a large, vigorous company such as Air Canada.

**Senator Forrestall:** You are a competition lawyer and you have had a chance to look at what has been produced. I wonder about your opinion. Are the regulations tough enough? Nobody disagrees that we have to have them, certainly not me. I recall that I was in the former minister's office until midnight or later to try to make sense out of economic deregulation in the transport industry. I am wondering if you think that they are strong enough to produce the type of competition that is required to assure those six people in Winnipeg, who may or may not want to fly to Europe.

**Mr. Russell:** We certainly believe that both the amendments to the bill and the regulations proposed by the Commissioner of Competition will give us effective competition policy and enable him to ensure that competitors are given the opportunity to compete to allow the emergence of new domestic competitors; to ensure that the international carriers are able to continue to compete, notwithstanding the merger; and to allow competition forces rather than re-regulation to ensure that we get back to a situation where we are comfortable as consumers in Canada.

**Senator Forrestall:** I cannot speak for others on this committee, but I am very much opposed to re-regulation of the industry. On other hand, someone has to curb Air Canada because it is getting a little out of control.

I suspect that the Competition Bureau does not have adequate resources to effectively monitor the regulations and the industry, and take difficult actions. Can you comment on that? Have you made a judgment about the Competition Bureau's capacity to enforce the regulations and oversee the competitive nature?

**Mr. Russell:** Concerning capacity and expertise, I think you have an enthusiastic bureau. They consider this issue to be very important. I know that from submissions they made both to this committee and to the House of Commons committee. However, they also review all the major mergers in this country,

**Le sénateur Forrestall:** À votre avis, le système d'application prévu dans le projet de loi C-26 est-il efficace? Est-il assez rapide? Est-il assez strict pour inciter les gens à y réfléchir à deux fois?

**M. Russell:** Les mesures législatives proposées sont aussi efficaces que celles en vigueur dans les autres pays dont j'ai parlé dans mon mémoire. Nous nous sommes alignés sur tous les autres grands pays qui appliquent une politique de concurrence efficace dans le domaine du transport aérien. Toutefois, le Canada n'a pas nécessairement mis à la disposition de son Bureau de la concurrence les mêmes ressources que les autres pays, et nous insistons sur ce point. Sans ressources, il est impossible de faire appliquer la loi. En fait, nous en avons déjà été témoins par le passé au Canada. Le bureau doit pouvoir s'occuper de plusieurs dossiers lorsqu'il est confronté à une société aussi importante et aussi solide qu'Air Canada.

**Le sénateur Forrestall:** Vous êtes avocat de la concurrence et vous avez l'occasion d'examiner les mesures proposées. J'aimerais connaître votre avis. Les règlements sont-ils assez sévères? Personne ne prétend qu'ils sont inutiles, et surtout pas moi. Je me souviens d'être resté dans le bureau de l'ancien ministre jusqu'à minuit passé pour essayer de comprendre la déréglementation économique dans l'industrie des transports. J'aimerais savoir si, à votre avis, ce règlement est assez sévère pour garantir la concurrence nécessaire et permettre à vos six passagers de Winnipeg de se rendre en Europe s'ils le souhaitent.

**M. Russell:** Nous sommes convaincus que les modifications prévues dans le projet de loi et les règlements proposés par le commissaire à la concurrence nous donnerons une politique efficace en matière de concurrence et lui permettront de veiller à ce que les autres compagnies aériennes puissent être concurrentielles de façon à permettre l'arrivée de nouveaux concurrents sur le marché intérieur, de s'assurer que les transporteurs étrangers pourront continuer de livrer concurrence, même après la fusion, et de laisser les forces de la concurrence s'exercer au lieu d'en revenir à un régime de réglementation, tout cela pour garantir la mise en place d'un système qui soit acceptable pour les consommateurs canadiens.

**Le sénateur Forrestall:** Je ne peux pas parler pour mes collègues du comité, mais je suis fermement opposé au rétablissement de la réglementation de l'industrie aérienne. Par contre, il faut bien que quelqu'un tienne la bride à Air Canada car elle semble donner un peu dans l'excès.

Je suppose que le Bureau de la concurrence n'a pas les ressources suffisantes pour surveiller de manière efficace l'application du règlement et les transporteurs aériens, et aussi pour prendre des mesures difficiles. Qu'en pensez-vous? À votre avis, jusqu'à quel point le Bureau de la concurrence a-t-il les moyens de faire respecter le règlement et de surveiller la situation au regard de la concurrence?

**M. Russell:** Pour ce qui est des moyens et de l'expertise, je pense que vous avez un bureau dynamique. Il prend très à coeur toute cette question. C'est ce que je déduis des mémoires que les responsables du bureau ont présenté à votre comité et à celui de la Chambre des communes. Toutefois, il est également chargé

and the activity with those has been growing steadily in the 1990s. Tapping on the resources for people to do all the things that they must do in competition policy, we need to review to ensure that they have the resources. This is a policing mechanism. Abuse of dominance is something where they have to send people out, investigate, and ensure that they have the facts before they can bring an application.

**Senator Forrestall:** I left home at 4:15 this morning and Air Canada was not ready for me until noon. As is that was not bad enough, when I arrived here, I found out that my secretary was stuck in London, Ontario, and will not be home until Wednesday. She still has not found her bag, which was lost Sunday afternoon.

I am no friend of the people who fly airplanes in this country today at all, including all of you put together. I am not terribly happy with you, but I do want to see competition flourish. I feel strongly about the points that you made, and I welcome you all here today.

**Senator Kirby:** I have three questions to ask. I would be happy to have any of the witnesses answer them.

First, do I understand that both of you would be happy if the draft regulations that were tabled by the Competition Bureau were put into effect? You are not aiming to strengthen, add to or clarify those regulations, are you? I ask that because I read, for example, that a British Airways proposal on frequent flyer programs is an area of concern to you. If frequent flyer points fall under the definition of "essential services" or, to quote the draft regulations, "services essential to the operation in the marketplace," then, for example, your concern about the frequent flyer program is solved. Since neither of you are asking for amendments to the bill, and both of you are saying that you support the draft regulations as tabled by the Commissioner of Competition, are there clarifications or stronger regulations that would make you feel more at ease, such as the frequent flyer program?

**Mr. Russell:** The blunt answer to your first question is, yes, we fully support them and think they will address the issues.

On your second point, we will continue to encourage the Competition Bureau and the Ministry of Transport to include frequent flyer points as one of the essential services on the list. It is a non-exclusive list, so we believe it can be remedied. We would like it on the list, particularly since the Competition Tribunal ruled, in 1993-94, that it was a significant barrier to entry. This provision should address all barriers to entry. That is the purpose of the provision. We will continue to encourage them, but we believe the provision can deal with the issue.

d'examiner toutes les principales fusions qui ont lieu dans le pays, et c'est une activité qui prend de plus en plus d'importance depuis le début des années 90. S'il faut puiser dans les ressources disponibles pour prendre toutes les mesures qui s'imposent relativement à la politique de la concurrence, nous devons veiller à ce que le bureau dispose des ressources voulues. Il s'agit d'un mécanisme de contrôle. En cas d'abus de position dominante, le bureau doit envoyer des inspecteurs, faire enquête et bien vérifier tous les faits avant de déposer une demande.

**Le sénateur Forrestall:** Je suis parti de chez moi à 4 h 15 ce matin et j'ai dû attendre midi pour pouvoir prendre le vol d'Air Canada. Comme si cela ne suffisait pas, en arrivant ici, j'ai constaté que ma secrétaire était bloquée à London, en Ontario, et qu'elle ne sera pas chez elle avant mercredi. Elle n'a pas encore trouvé sa valise, qui a été perdue dimanche après-midi.

Je ne suis pas en très bon termes avec les pilotes, ni d'ailleurs avec les responsables des compagnies aériennes. Je ne suis pas très satisfait de vos services, mais je tiens à ce que la concurrence soit florissante. Les remarques que vous avez faites me tiennent très à coeur et je me félicite de votre présence ici aujourd'hui.

**Le sénateur Kirby:** J'ai trois questions à poser, auxquelles n'importe lequel des témoins pourra répondre.

Tout d'abord, ai-je bien compris que vous seriez tous deux satisfaits si l'ébauche de règlement déposée par le Bureau de la concurrence entrerait en vigueur? Vous ne visez pas à renforcer ou à préciser ce règlement, n'est-ce pas? Je pose la question parce que j'ai lu, par exemple, qu'une proposition de British Airways relative au programme pour les grands voyageurs est une question qui vous préoccupe. Si les points de fidélisation entrent dans la définition de «services essentiels» ou, comme il est dit dans l'ébauche de règlement, «services essentiels au fonctionnement du marché», par exemple, votre problème concernant le programme de fidélisation est résolu d'office. Puisqu'aucun d'entre vous ne demande qu'on modifie le projet de loi, et que vous dites tous deux appuyer l'ébauche de règlement déposée par le commissaire à la concurrence, pourrait-on y apporter des précisions ou renforcer certaines dispositions pour répondre à vos préoccupations, notamment en ce qui a trait au programme de fidélisation?

**M. Russell:** Pour répondre carrément à votre première question, oui, nous appuyons sans réserve l'ébauche de règlement, nous pensons qu'elle résoudra les problèmes.

Quant à la deuxième question, nous continuerons à exhorter le Bureau de la concurrence et le ministre des transports à ajouter le programme de fidélisation à la liste des services essentiels. Cette liste n'est pas exhaustive, de sorte qu'on peut la modifier. Nous souhaitons que cela soit ajouté à la liste, étant donné surtout que le Tribunal de la concurrence a rendu un jugement, en 1993-1994, selon lequel cette question représente un obstacle important à l'entrée sur le marché. Cette disposition devrait porter sur tous les obstacles à l'accès au marché. C'est l'objectif de cette disposition. Nous allons continuer à les encourager à le faire, mais à notre avis, cette disposition pourra résoudre le problème.



**Senator Kirby:** Rather than encourage them, couldn't one simply add "frequent flyer programs" to paragraph 3 of the draft regulations, where a whole list of services is offered? I realize that it is non-exclusive, but would you not be happier if it were listed?

**Mr. Russell:** Yes.

**Senator Kirby:** I now wish to move on to the example that was raised by both of you and particularly by the representatives of Air France concerning the use of anti-competitive loyalty programs vis-à-vis travel agents.

In your case, are you content with the draft regulations as tabled by the Competition Bureau, or is some clarification of those required, such as adding frequent flyer points, which I suggested and Mr. Russell agreed with? Is there a similar modification or enlargement of the draft regulations that would deal with your concerns?

**Mr. Gilbert Poliquin, Lawyer, Air France:** We are looking forward to working with the Competition Bureau to fine-tune the language used in the tabled regulations. The basic idea is there, yes.

**Senator Kirby:** May I offer you a piece of advice? You would be far better to put on the record today or tomorrow, or by way of a letter to the chair, what that fine-tuning is. Many people have used the phrase "looking forward to negotiating" and "fine-tuning" and have then found out that they were not tuned in to the same station and had problems. If you have the exact wording, it would be helpful to the committee to give it to the chair. It does not mean that you cannot then negotiate with the Competition Bureau, but it might be helpful if we knew what it was that you were trying to get.

**Mr. Poliquin:** We take good note of the suggestion and we thank you for it.

**Senator Kirby:** Your time is limited if you wish to do that.

My third question deals with the outrageous way in which fares are now being prorated. The example you used was London to Ottawa, via Toronto. Not being a lawyer, I have to believe that going from \$389 to approximately \$1,143 — which is more than a 300 per cent increase — is abuse of power by any definition, and therefore, would clearly fall under the provisions as drafted by the Competition Bureau. Is there any legal doubt about that? It is so outrageous that it is hard to believe. It is also pretty stupid to do it while the bill is going through Parliament, but we will set that aside for now. Is there any question that that is the ultimate in abuse of power?

**Mr. Russell:** I think the bureau, in response to a question last week, said that they had little doubt because foreign carriers are prevented from actually flying in Canada under the cabotage rules. It is an essential service and has been defined as such. They

**Le sénateur Kirby:** Au lieu de les encourager, ne pourrait-on pas tout simplement ajouter «programmes de fidélisation» au paragraphe 3 de l'ébauche de règlement, où se trouve toute une liste de services? Je comprends que la liste n'est exhaustive, mais ne seriez-vous pas plus tranquilles si c'était ajouté à la liste?

**M. Russell:** Si.

**Le sénateur Kirby:** J'aimerais maintenant parler de l'exemple que vous avez tous deux cité, et surtout les représentants d'Air France, au sujet du recours à des programmes de fidélisation anticoncurrentiels dans le cas des agents de voyage.

Dans votre cas, êtes-vous satisfait de l'ébauche de règlement déposée par le Bureau de la concurrence, faut-il y apporter quelques précisions, en ajoutant notamment les points de fidélisation, ce que j'ai d'ailleurs proposé et qu'a accepté M. Russell? Pourrait-on apporter une modification ou ajouter une nouvelle disposition dans le même sens à l'ébauche de règlement pour répondre à vos préoccupations?

**M. Gilbert Poliquin, avocat, Air France:** Nous comptons bien collaborer avec le Bureau de la concurrence pour peaufiner le libellé de l'ébauche de règlement qui a été déposée. L'idée de base s'y trouve, en effet.

**Le sénateur Kirby:** Puis-je vous donner un conseil? Il vaudrait beaucoup mieux que vous déclariez publiquement aujourd'hui ou demain, par lettre adressée au président, ce que vous entendez par «peaufiner». Bien des gens ont dit qu'ils avaient l'intention de négocier, de peaufiner, et ils se sont aperçus ensuite que tout le monde n'était pas sur la même longueur d'onde et qu'il y avait des problèmes. Si vous avez un texte précis à suggérer, il serait utile pour le comité que vous le communiquiez au président. Cela ne veut pas dire que vous pourrez pas négocier par la suite avec le Bureau de la concurrence, mais il serait peut-être utile que nous sachions ce que vous voulez au juste.

**M. Poliquin:** Nous prenons bonne note de votre suggestion et vous en remercions.

**Le sénateur Kirby:** Ne tardez pas, toutefois.

Ma troisième question porte sur la façon scandaleuse dont les tarifs sont actuellement calculés au prorata. Vous avez cité l'exemple du vol Londres-Ottawa via Toronto. N'étant pas avocat, je ne peux que constater que le fait de passer de 389 \$ à environ 1 143 \$ — soit une hausse de plus de 300 p. 100 — constitue un abus de pouvoir, quelle que soit la définition qu'on applique, et que, en conséquence, cela tombera nettement sous le coup des dispositions du règlement élaboré par le Bureau de la concurrence. Y a-t-il le moindre doute sur ce point, du point de vue juridique? C'est si scandaleux que c'est difficile à croire. En outre, il est stupide d'agir ainsi alors même que le projet de loi est encore à l'étude au Parlement, mais laissons cela pour le moment. Y a-t-il à vos yeux le moindre doute que cela constitue un exemple typique d'abus de pouvoir?

**M. Russell:** Le Bureau, en réponse à une question qui lui a été posée la semaine dernière, a dit qu'il y avait peu de doute à ce sujet car on empêchait les transporteurs étrangers d'assurer des vols au Canada aux termes des règles relatives au cabotage. Il

are incapable of supplying the service themselves, so it would clearly fall within the provision.

In prior committee hearings, Mr. Milton suggested that those numbers were falling out of the air. The changes that Air Canada made are now published in the June 1 prorate manual, the worldwide manual. There is no question that those are now part of the prorate calculations.

**Senator Kirby:** Have you tabled those with the committee? If not, they will be helpful.

**Mr. Russell:** I will table them. I have a copy.

**Senator Kirby:** You are telling me that no change in the regulations is needed in order to deal with that problem?

**Mr. Russell:** No.

**Senator Kirby:** The representatives of Air France will give us suggested changes on the regulations. I wish to tell the representative of BA that, other than adding the words "frequent flyer points to clause 3," any other ways of toughening the Competition Bureau regulations would be helpful to us.

Among other things, we recommended, in our report last November, modified sixth freedom and other stronger pro-competitive measures. We did not get that, but it would be helpful to us to have a tougher regulation.

**Mr. Russell:** BA and Cathay Pacific would like to see, in the regulations tabled by the Competition Commissioner, paragraph 1(f) clarified as to whom those inducements or commissions can be paid. I think that the bureau took "travel agents" out to broaden the application of the section, but it is now missing that vital information. That would be our suggestion.

**Senator Kirby:** Recognizing that some of us have the huge advantage of not being lawyers, can you give us exact wording for that change?

**Mr. Russell:** Certainly, senator.

**Senator Finestone:** I wish to ask a question about the term "cross incentive". Does it have some kind of legalistic meaning? If so, should that have been in the regulations?

Of course, my much smarter colleague has asked the question, but he did not use the term. Is that term acknowledged as an industry term that can be looked at in terms of disincentives or lack of incentives?

**Senator Spivak:** Where is that term?

**Senator Finestone:** It is in the regulations. I am talking about either paragraph 1(f) or 3, or it could even be right within Section 2. Section 2 talks about that which cannot reasonably or practically be purchased, acquired, provided or replicated by another carrier on its own behalf or 2(c).

**The Chairman:** You mean 2(b).

s'agit d'un service essentiel qui était défini comme tel. Il leur est impossible de fournir le service eux-mêmes, de sorte que cela relève sans l'ombre d'un doute de cette disposition.

Lors d'audiences antérieures du comité, M. Milton a dit que ces chiffres étaient tout à fait fantaisistes. Or, les changements apportés par Air Canada sont publiés dans le manuel de tarification proportionnelle daté du 1er juin et qui est utilisé partout dans le monde. Il est certain que ces tarifs sont désormais intégrés à cette tarification.

**Le sénateur Kirby:** L'avez-vous déposé auprès du comité? Cela pourrait nous être utile.

**M. Russell:** Je vais le faire car j'en ai une copie ici.

**Le sénateur Kirby:** Vous me dites qu'il n'est pas nécessaire de modifier le règlement pour résoudre ce problème?

**M. Russell:** Non.

**Le sénateur Kirby:** Les représentants d'Air France vont nous faire parvenir certaines propositions en vue de modifier le règlement. Je tiens à dire aux représentants de British Airways que, outre l'ajout des «points de fidélisation» à l'article 3, il nous serait utile de recevoir d'autres suggestions pour pouvoir renforcer le règlement proposé par le Bureau de la concurrence.

Entre autres choses, dans notre rapport de novembre dernier, nous avons recommandé la sixième liberté modifiée et d'autres mesures plus énergiques pour favoriser la concurrence. Nous n'avons pas eu gain de cause, mais il nous serait utile d'avoir un règlement plus strict.

**M. Russell:** British Airways et Cathay Pacific souhaitent que, dans l'ébauche de règlement déposée par le commissaire à la concurrence, on précise à l'alinéa 1f) à qui peuvent être versés ces commissions ou incitatifs. Je pense que le Bureau a retranché l'expression «agents de voyage» pour élargir la portée d'application de cette disposition, mais il y manque maintenant ce renseignement d'importance cruciale. C'est une suggestion que nous voulons faire.

**Le sénateur Kirby:** Compte tenu du fait que certains d'entre nous ont l'énorme avantage de ne pas être avocats, pourriez-vous nous proposer un texte précis?

**M. Russell:** Bien volontiers, sénateur.

**Le sénateur Finestone:** J'aimerais poser une question au sujet du terme «incitatif croisé». A-t-il un sens précis du point de vue juridique? Dans l'affirmative, aurait-il fallu l'inclure dans le règlement?

Bien sûr, mon collègue qui est beaucoup plus intelligent que moi a déjà posé la question, mais il n'a pas utilisé cette expression. Est-ce un terme reconnu dans l'industrie aérienne et que l'on peut considérer comme une forme de dissuasion?

**Le sénateur Spivak:** Où se trouve ce terme?

**Le sénateur Finestone:** Dans le règlement. Je parle de l'alinéa 1f) ou du paragraphe 3, ou cela pourrait même se trouver à l'article 2. Ce dernier porte sur ce qu'un autre transporteur agissant en son nom ne peut ni acheter, ni acquérir, ni fournir, ni reproduire de façon raisonnable ou pratique; c'est l'alinéa 2c)

**La présidente:** Vous voulez dire 2b)



**Senator Finestone:** I do not know about that wording. I acknowledge that there is specific language surrounding frequent flyer points. What are your comments on crossed incentives?

[Translation]

Is there a legal explanation for this?

**Mr. Briodin:** There might be a translation problem in the English document.

**Senator Finestone:** But I have the document in French.

**Mr. Briodin:** There is a French version and an English version. In fact, the notion of "incitatifs croisés" was perhaps translated literally from the French as "crossed incentive." In fact, this is more of a commercial factor than a legal factor at this point. These incentives normally apply to separate markets, in this case the domestic, cross-border and international markets. These incentives are applied so as to control the performance of travel agencies on the three markets. This is why the incentives are crossed.

**Senator Finestone:** Is this expression also found in a poor translation of the regulation?

**Mr. Briodin:** No, the regulations at this time do not refer to the notion of crossed incentives in any way.

**Senator Finestone:** Should it be added, and if so, where should we do that?

**Mr. Briodin:** Just to give you an idea, there is a paragraph about the use of override commissions. In it, we would like a clearer approach that specifies override commissions on a given market, that must not be used to obtain advantages on another market. Our particular problem lies with using the domestic market to gain advantages on the international market.

[English]

**Mr. Russell:** Could we just add to that last question? I believe the provision is drafted broadly to cover more than the cross issue or leveraging issue, to cover any market share deals. In Europe, not only is leveraging from one market to another unlawful, but using market share deals per se is unlawful. Therefore, you cannot give more commissions because you have more market share.

That is not a leveraging case. However, you do want the provision to cover both types of incentives because both have powerful effects when there is significant dominance.

**Senator Finestone:** Is leveraging in here?

**Mr. Russell:** It is not in there. It is trying to be broad enough to cover not only the leveraging and cross-linking that is being discussed, but also market share deals per se.

**Senator Finestone:** I see. Are you still referring to paragraph 1(f)?

**Le sénateur Finestone:** Je ne connais pas ce texte. Je comprends qu'on utilise des termes précis au sujet des programmes de fidélisation. Que pensez-vous des incitatifs croisés?

[Français]

Est-ce qu'il y a une explication juridique à cet égard?

**M. Briodin:** Il y a peut-être un problème de traduction dans le document anglais.

**Le sénateur Finestone:** Mais j'ai le document en français.

**M. Briodin:** Il existe une version française et une version anglaise. Effectivement, la notion d'incitatifs croisés, en français, a été traduite, peut-être maladroitement, par «crossed incentive». En fait, c'est plutôt une donnée commerciale qu'une donnée qui aurait une valeur juridique à ce stade. Ce sont des incitatifs qui normalement sont appliqués sur des marchés séparés, donc en l'occurrence les marchés domestique, transfrontalier et international. Il s'agit d'appliquer ces incitatifs de manière à lier les performances des agences de voyages sur ces trois marchés. C'est en ce sens que c'est croisé.

**Le sénateur Finestone:** Est-ce qu'on trouve cette expression dans une mauvaise traduction du règlement?

**M. Briodin:** Non, il n'y a aucune référence pour l'instant, dans le règlement, à cette notion d'incitatifs croisés.

**Le sénateur Finestone:** Est-ce qu'on doit l'ajouter et, si oui, à quel endroit devrions-nous le faire?

**M. Briodin:** Juste pour vous donner une idée, il y a un paragraphe qui concerne l'utilisation des surprimes. Dans celui-ci, nous aimerions une approche plus claire qui spécifie les surprimes dans un marché donné, qui ne doivent pas être utilisées pour obtenir des avantages dans un autre marché. Spécifiquement, notre problème est d'utiliser le marché domestique pour obtenir des avantages sur le marché international.

[Traduction]

**M. Russell:** Pouvons-nous ajouter un mot en réponse à la dernière question? La disposition est rédigée de façon assez générale pour pouvoir s'appliquer à tous les accords de répartition du marché, et pas simplement à la question de l'interfinancement ou de l'effet de levier. En Europe, non seulement l'utilisation de l'effet de levier d'un marché à un autre est-elle illégale, mais les ententes de répartition le sont-elles également. Par conséquent, il est interdit d'accorder de plus grosses commissions parce qu'on détient une plus grande part du marché.

Il ne s'agit pas en l'occurrence d'un effet de levier. Toutefois, il faut que cette disposition s'applique aux deux sortes d'incitatifs, car les deux ont une énorme importance lorsqu'une compagnie occupe une position très dominante.

**Le sénateur Finestone:** Parle-t-on ici de l'effet de levier?

**M. Russell:** Non. La disposition est assez générale pour s'appliquer non seulement aux questions d'interfinancement et d'effet de levier dont nous discutons, mais également aux ententes relatives aux parts de marché proprement dites.

**Le sénateur Finestone:** Je comprends. Parlez-vous toujours de l'alinéa 1(f)?

**Mr. Russell:** Yes.

**Senator Finestone:** Do you not think that the language should be more precise?

**Mr. Russell:** The language could be more precise, but it should not be exclusive. It should say "including without limiting" because you do not want to lose the effect of the paragraph, which is more generic.

**Senator Spivak:** Since you at least support the regulations and the bill, I have no major questions. However, I have two points of clarification.

First, you say that Air Canada has over 80 per cent of the slots at Pearson Airport compared to British Airways having 36 per cent of the slots at Heathrow. Are the number of slots not a matter for the Government of Great Britain to negotiate?

I will give you my second area for clarification, and you can answer them both.

I want to make it clear what is at stake here regarding the interline. The fares, your fare and Air Canada's fare to London, for example, are the same. This means that your profit margin is perhaps non-exist. Am I correct?

When a person is buying a ticket to London, you are not charging more than Air Canada is charging. Is that correct? I do not understand what the implications are. Does it mean that the fare is increased by 200 per cent?

**Mr. Russell:** On the issue of slots, the regulatory situation with respect to slots is slightly different than the U.K. It can be traded for value. The slots are like an asset of the company. It would arguably be within this country's jurisdiction, with its carrier, to determine whether or not that imbalance should be addressed because they are assets of Air Canada in essence as a result of the merger.

Second, England is focusing on how to use those slots, as well. In any route between two countries there will be joint jurisdiction, if you will. That is why you find the U.K. authorities also reviewing the merger, because it has an impact on the British consumer just as it has on the Canadian consumer.

**Senator Spivak:** It is up to the U.K. government to stake action on the slots business, as well.

**Mr. Russell:** It could be, yes. On your second issue, you are quite right. It is a cost to a carrier who is interlining. When the cost goes up from \$389 one way to \$1189, or whatever, one way, that is a cost. The cost of business class fare is approximately \$3,500. If you triple the amount of those two one-way costs, you are effectively up to \$2,400 off what would be a \$3,500 one-way ticket. You cannot compete.

Remember what Air Canada has done. For the very first time they filed a J and a J1 fare at a time when it is picked up in this manual. Our friends at Air France actually capture them from the

**M. Russell:** Oui.

**Le sénateur Finestone:** À votre avis, le texte ne devrait-il pas être plus précis?

**M. Russell:** Oui, il pourrait être plus précis, mais sans être limitatif. Il faudrait dire «y compris mais sans limiter» parce qu'on ne veut pas perdre l'effet de cet alinéa qui a une portée plus générale.

**Le sénateur Spivak:** Puisque vous appuyez au moins le règlement et le projet de loi, je n'ai pas de questions importantes à poser. Toutefois, j'aimerais obtenir deux précisions.

Tout d'abord, vous dites qu'Air Canada détient plus de 80 p. 100 des créneaux à l'aéroport Pearson, tandis que British Airways ne détient que 36 p. 100 des créneaux à Heathrow. N'est-ce pas au gouvernement de la Grande-Bretagne qu'il appartient de négocier le nombre de créneaux?

Je vais vous poser ma deuxième question et vous pourrez tous deux y répondre.

Je tiens à bien comprendre ce qui est en jeu ici en ce qui a trait aux accords intercompagnies. Les tarifs, votre tarif sur Londres, et celui d'Air Canada, par exemple, sont identiques. Autrement dit, votre marge bénéficiaire est peut-être inexistante. Ai-je raison?

Lorsqu'une personne achète un billet sur Londres, vous ne faites pas payer le billet plus cher qu'Air Canada. C'est exact? Je ne comprends pas quelles sont les répercussions. Voulez-vous dire que le tarif a augmenté de 200 p. 100?

**M. Russell:** Au sujet des créneaux, la réglementation relative aux créneaux est légèrement différente de celle qui existe au Royaume-Uni. On peut les vendre. Les créneaux sont un peu comme des éléments d'actifs de la société. Il est du ressort du gouvernement du Canada de déterminer s'il faut ou non redresser cette inégalité qui favorise le transporteur dominant, car il s'agit là d'éléments d'actifs qu'Air Canada a acquis en raison de la fusion.

En second lieu, l'Angleterre se penche sur la question de l'utilisation optimale de ces créneaux. Sur n'importe quelle liaison entre deux pays, il y a toujours une compétence partagée, si vous voulez. C'est pourquoi vous constaterez que les pouvoirs publics britanniques examinent également la fusion, car elle a une incidence sur les consommateurs britanniques autant que sur ceux du Canada.

**Le sénateur Spivak:** Il incombe également au gouvernement britannique de prendre des mesures relativement à l'attribution des créneaux.

**M. Russell:** C'est possible, oui. Pour répondre à votre deuxième question, vous avez tout à fait raison. Il s'agit d'une dépense pour le transporteur qui est partie à un accord intercompagnies. Lorsque le prix passe de 389 \$ à 1 189 \$ pour un aller simple, par exemple, cela représente une dépense. Le coût du billet en classe affaires est d'environ 3 500 \$. Si vous triplez le montant de ces deux tarifs aller simple, cela vous donne 2 400 \$ à retrancher du prix du billet aller simple à 3 500 \$. Il est donc impossible d'être concurrentiel.

N'oubliez pas ce qu'a fait Air Canada. Pour la première fois de son histoire, elle a proposé un tarif J et J1 au bon moment pour que ce tarif puisse se retrouver dans ce manuel. Nos amis d'Air



computer. They are captured to go into the manual as a pro rate calculation.

Air Canada did them in April. They did a very unusual thing; they did J and J1. Fare J is now three times as much. It went up by 193 per cent. They created a J1, which is at the old \$389 price. We can only imagine that that was done to force the larger fare onto the pro rate calculation, which basically blows the other air carriers out of those markets, such as Winnipeg. There would be no other reason to do that.

**The Chairman:** Did you say that you would table this report in front of you?

**Mr. Russell:** Yes, I would.

**Senator Finestone:** I am glad that you asked that question, Senator Spivak. When we discussed the slot situation, Air Canada's complaints were based on the fact that you want them to negotiate the Heathrow slots, but it is not within the hands of Air Canada; it is within the hands of the Canadian and British governments. Are the slots at Heathrow on a government-to-government basis, or is it on a company-to-company one?

**Mr. Russell:** First, it could be a commercial issue. If you were able to negotiate, you could always agree on the issue.

Any slot constraints at airports affect the capacity of any carrier at that airport. British Airways in Toronto, for example, can only put on two flights a day, and they have around 25 per cent of that market.

They cannot compete head on. They cannot produce more widgets in such a market. When something that is otherwise a commercial issue becomes a barrier to competition, that is when the government needs to make sure the assets in some cases are properly distributed so that competition takes place.

**Senator Finestone:** We were told that it was not a question of Pearson Airport slots. We were told that it was a question of the slots at Heathrow that Air Canada says are theirs, and that it is your problem to negotiate. I think that that is what we heard.

**Mr. Russell:** To clarify the language, we are talking about slot pairs, take off and landings at both ends. If one is coming across from England, one would typically want slots to depart at around 6:00 p.m. or 8:00 p.m., the peak periods at Pearson Airport. One cannot easily get those slots at Pearson. Before, BA would have been able to get a slot at 11:00 in the morning, approach Canadian Airlines and negotiate for slot time. They eventually got the slots that they needed.

With only one major airline with whom to negotiate, there is no longer a commercial solution. That is one of the problems at this end. On the English side, slots are an asset.

France les saisissent en fait dans l'ordinateur. Ces tarifs sont saisis pour être versés dans le manuel selon un calcul proportionnel.

C'est ce qu'a fait Air Canada en avril. La compagnie a fait quelque chose de très inhabituel: elle a publié un tarif J et J1. Le tarif J est désormais trois fois plus élevé qu'avant, il a augmenté de 193 p. 100. elle a créé un tarif J1 à l'ancien prix de 389 \$. On ne peut qu'en déduire que cela a été fait dans le but de forcer à utiliser le tarif le plus élevé dans le calcul proportionnel, ce qui a fondamentalement pour effet d'exclure les autres transporteurs aériens des marchés comme celui de Winnipeg. Il n'y avait aucune autre raison d'agir ainsi.

**La présidente:** Avez-vous dit que vous alliez déposer le rapport qui est devant vous?

**M. Russell:** En effet, c'est ce que j'ai dit.

**Le sénateur Finestone:** Je vous remercie de cette question, sénateur Spivak. Lorsque nous avons abordé la question des créneaux, les représentants d'Air Canada se plaignaient du fait que vous souhaitiez les voir négocier les créneaux de Heathrow en dépit du fait que cela ne dépendait pas d'Air Canada mais plutôt des gouvernements canadien et britannique. La discussion concernant les créneaux à Heathrow doit-elle être menée de gouvernement à gouvernement ou de société à société?

**M. Russell:** Disons tout d'abord qu'il pourrait s'agir d'une question d'ordre commercial. Si les parties étaient en mesure de négocier, elle pourrait certainement s'entendre sur la question.

Toute limite de créneaux à un aéroport a une incidence sur tous les transporteurs de cet aéroport. À Toronto, par exemple, British Airways ne peut offrir que deux vols par jour, alors qu'elle détient environ 25 p. 100 de ce marché.

Elle ne peut pas faire concurrence directement. Elle ne peut pas offrir davantage sur un tel marché. Lorsqu'un enjeu commercial devient un obstacle à la concurrence, le moment est venu pour le gouvernement d'intervenir pour veiller à ce que les éléments d'actif soient bien répartis dans certains cas de manière à assurer la concurrence.

**Le sénateur Finestone:** On nous a dit qu'il ne s'agissait pas des créneaux à Pearson, mais plutôt des créneaux revendiqués par Air Canada à Heathrow, et que c'était à vous à les négocier. C'est ce que nous avons compris, me semble-t-il.

**M. Russell:** Permettez-moi de préciser que nous parlons ici des créneaux appariés, c'est-à-dire de la possibilité de décoller et d'atterrir aussi bien à l'origine qu'à la destination. Pour la traversée à partir de l'Angleterre, le transporteur souhaitera normalement des créneaux de départ à 18 heures ou 20 heures, soit les périodes de pointe à l'aéroport Pearson. Il n'est pas facile d'obtenir ces créneaux à Pearson. Par le passé, BA a pu obtenir un créneau à 11 heures et négocier ensuite avec Canadien. Au bout du compte, elle a fini par obtenir les créneaux dont elle avait besoin.

Avec une seule grande société aérienne comme vis-à-vis, la négociation ne débouche plus sur une solution d'ordre commercial. Voilà l'un des problèmes de ce côté-ci de l'Atlantique. Du côté du Royaume-Uni, les créneaux constituent des éléments d'actif.

For example, Air Canada bought Tokyo slots from Canadian, you may recall, at Christmastime to float them some money. Those are assets. They were provided to Canadian Airlines before Air Canada owned them because slots could be treated as assets. They can be bought and sold to some degree by the airlines.

**Senator Finestone:** Are you short of assets in the form of slots at Heathrow?

**Mr. Russell:** Yes. This is not an issue we are pursuing today, but in order to be able to put more planes onto the market here, BA does not have spare assets, if you will. They would have to take planes off another route in order to redeploy them. This is historically not a very profitable route.

U.K routes to Canada have not proven to be profitable for Canada. Fourteen airlines had an alliance with BA. That alliance lost money on these routes. A business decision was taken there as well, of course.

**Senator Finestone:** Is it not essentially poor faith? Is it not unfair competition?

**Mr. Russell:** Do you mean bad faith? As a result of the merger, Air Canada got some major assets — 75 per cent — that allow it to fly on this country's biggest international route. That is what they got out of the merger.

Typically, during a merger, we look at the assets and make sure that they are not a barrier to competition. Therefore, the issue of assets is sometimes addressed.

**Senator Finestone:** It sounds like it was a good business deal, in some sense.

You mentioned Germany and Lufthansa and yourselves with respect to domestic market control. You said that Lufthansa has 60 per cent of its domestic market, whereas Air Canada has 85 to 90 per cent of its domestic market. Do you have any idea if there were any other countries that find themselves in the same position of total dominance as Air Canada?

**Mr. Russell:** There have been examples. Australia was one of them. The Competition Bureau spoke to that issue. As you know, it has taken a position in a number of cases both here and before the House of Commons standing committee, that a Canada-only carrier should be permitted.

As of last week, an Australia-only carrier started up in Australia and Virgin Blue, I think, is another one that will start up. They are foreign owned and are only allowed to fly within the country — they cannot fly international flights out of the country, but they provide that level of domestic competition.

That is how Australia dealt with it. I believe South Africa did a similar thing.

Par exemple, vous vous souviendrez peut-être qu'à l'époque de Noël, Air Canada a racheté à Canadien ses créneaux sur Tokyo pour renflouer cette dernière société. Il s'agit là d'éléments d'actif. Ils avaient été donnés à Canadien avant de passer aux mains d'Air Canada du fait que les créneaux pouvaient être traités comme éléments d'actif. Les sociétés aériennes peuvent les acheter et les vendre jusqu'à un certain point.

**Le sénateur Finestone:** Y a-t-il chez vous pénurie de ces éléments d'actif que peuvent constituer les créneaux à Heathrow?

**M. Russell:** En effet. Nous n'allons pas aborder cette question aujourd'hui, mais disons que BA ne dispose pas d'éléments d'actif suffisants pour placer davantage d'avions sur le marché canadien. Il faudrait réduire le nombre d'avions sur une autre ligne pour les redéployer ainsi.

Les routes entre le Royaume-Uni et le Canada ne se sont pas avérées profitables pour le Canada. Quatorze sociétés aériennes avaient une alliance avec BA, et l'alliance a perdu de l'argent sur ces routes. Évidemment, dans ce cas comme dans d'autres, cela avait été une décision de stratégie commerciale.

**Le sénateur Finestone:** Le transporteur n'était-il pas mal intentionné? N'y a-t-il pas ici concurrence déloyale?

**M. Russell:** Voulez-vous parler de mauvaise foi? À la suite de la fusion, Air Canada a obtenu des éléments d'actif de grande valeur — 75 p. 100 — qui lui permettent d'exploiter les principales routes internationales du Canada. Voilà ce que la société a tiré de la fusion.

Il est normal, dans le cadre d'une fusion, de se pencher sur les éléments d'actif et de faire en sorte qu'ils ne constituent pas un obstacle à la concurrence. Il arrive donc parfois que la question soit abordée.

**Le sénateur Finestone:** J'ai l'impression qu'il s'est agi d'une transaction commerciale fort valable à certains égards.

Vous avez parlé de Lufthansa en Allemagne et de la part du marché intérieur que vous occupez vous-mêmes. Lufthansa, avez-vous dit, détient 60 p. 100 du marché intérieur allemand, alors qu'Air Canada détient de 85 à 90 p. 100 du marché intérieur canadien. Savez-vous si d'autres pays jouissent d'une nette prépondérance comparable à celle d'Air Canada?

**M. Russell:** Il y a eu certains cas du genre, et je pense à l'Australie. Le Bureau de la concurrence a pris position sur la question à diverses reprises, aussi bien devant votre comité que devant le comité permanent de la Chambre des communes. En effet, selon le Bureau, il faudrait autoriser un transporteur exclusivement intérieur.

La semaine dernière justement, on a pu assister à la naissance en Australie d'un tel transporteur limité exclusivement au marché intérieur, et un autre transporteur du même genre, la société Virgin Blue, est sur le point d'être créée. Il s'agit d'entreprises à capitaux étrangers qui doivent se limiter au marché intérieur. Elles ne peuvent exploiter de vols internationaux en partance de l'Australie, mais elles assurent un certain degré de concurrence sur le marché intérieur.

Voilà donc comment l'Australie a réglé le problème. Je crois savoir qu'on en a fait autant en Afrique du Sud.



**Mr. Freeman:** Yes, it did. In fact, British Airways franchised an airline in South Africa called Calm Air, which has been successful. We have a fairly large stake in that carrier.

Prior to that enfranchisement, the airline in South Africa completely dominated the domestic market. The government, through its competition bureau, intervened by imposing what they called domestic add-on airfares. Any international passenger travelling out of any of the points within South Africa through the main gateways were charged the same rates, whether they were flying on the national carrier or one of the competitive airlines.

That basically levelled the playing field, and made it fair for everyone to compete. Once competition came in — which was inevitable as competition will certainly come into the Canadian market — those regulations fell away completely, and it was business as usual again.

**Senator Finestone:** You talked about how six passengers from Winnipeg should have the right to choose among competitive flights, and I am sympathetic.

Have you had overall losses that you can quantify?

**Mr. Russell:** We cannot give you a number, but we could tell you that approximately 18 per cent — and that is for the U.K., I do not have the numbers for Cathay Pacific — are going to “behind points.”

If we think of the three main gateways for the U.K. being Montreal, Toronto and Vancouver, every other major city in the country depends on this interline issue. That is about 18 per cent of the traffic, based on our statistics.

[Translation]

**Senator Finestone:** And what about Air France?

**Mr. Briodin:** Do you mean all the airlines together or just Air France?

**Senator Finestone:** Only Air France. If you have the other figure, it would be acceptable.

**Mr. Briodin:** I do not know it by heart, unfortunately, but we could quickly obtain it for you. In fact, I am coming back to what was just said. There are three major cities as far as international transportation is concerned: Montreal, Toronto and Vancouver. Most of the other cities have less regular service with less frequent flights. Moreover, you have to transfer in one of the big airports like Montreal, Toronto or Vancouver. We only carry 10 per cent of the passengers, and even so, this may be a maximum passing through Montreal or Toronto on their way to other destinations.

On the Canadian market, when you take an Air Canada flight between Saskatoon and Toronto on your way to London, you will obviously be more inclined to choose an Air Canada flight

**M. Freeman:** En effet. British Airways a franchisé pour l'Afrique du Sud une société d'aviation qui s'appelle Calm Air et qui réussit fort bien d'ailleurs. Nous en sommes un des gros actionnaires.

Avant la franchise, la compagnie aérienne sud-africaine dominait complètement le marché intérieur. Le gouvernement, par le truchement de son bureau de la concurrence, est intervenu en imposant ce que les autorités du pays ont appelé des majorations. Ainsi, tout passager d'un vol international en partance d'un point d'origine quelconque situé en Afrique du Sud passant par l'un des principaux gateways se voyait imposer les mêmes tarifs, aussi bien sur le transporteur national que sur l'une des compagnies concurrentes.

En imposant ainsi les mêmes règles pour tous, on a assuré une concurrence équitable. Une fois la concurrence établie — tout aussi inévitablement qu'elle le sera sur le marché canadien — la réglementation imposée est devenue tout à fait inutile, et les choses ont repris leur cours normal.

**Le sénateur Finestone:** Vous avez parlé du fait que six passagers de Winnipeg devaient pouvoir choisir entre des vols concurrentiels, et j'ai plutôt tendance à voir cela d'un bon oeil.

Avez-vous été en mesure de chiffrer vos pertes dans l'ensemble?

**M. Russell:** Sans pouvoir donner de chiffre, nous sommes en mesure de vous dire que nous perdons environ 18 p. 100 de la clientèle — et il s'agit des passagers à destination du Royaume-Uni, puisque je n'ai pas les chiffres pour Cathay Pacific — en correspondance.

Pour nous, les trois principaux gateways pour le Royaume-Uni sont Montréal, Toronto et Vancouver. Les résultats pour toutes les autres grandes villes du pays dépendent des accords intercompagnies. Donc, il s'agit d'environ 18 p. 100 des voyageurs selon nos données statistiques.

[Français]

**Le sénateur Finestone:** Et pour Air France?

**M. Briodin:** Est-ce que vous voulez dire toutes compagnies aériennes confondues ou seulement pour nous, Air France?

**Le sénateur Finestone:** Seulement pour vous. Si vous avez l'autre chiffre, ce serait acceptable.

**M. Briodin:** Je ne l'ai pas en tête, malheureusement, mais on pourrait vous le donner assez rapidement. Effectivement, je rejoins ce qui vient d'être dit. Il y a trois grandes villes principales en matière de transport international: Montréal, Toronto et Vancouver. Les autres villes sont principalement desservies de manière plus sporadique avec des vols moins fréquents. Au-delà, il faut prendre une correspondance dans un des grands aéroports que constituent Montréal, Toronto ou Vancouver. Actuellement, nous transportons seulement 10 p. 100 des passagers et, encore, c'est peut-être un maximum qui transite à Montréal ou à Toronto pour aller vers d'autres destinations.

Sur le marché canadien, lorsque vous prenez un vol d'Air Canada entre Saskatoon et Toronto et que vous devez vous rendre à Londres, il est évident que vous serez enclin naturellement à

between Toronto and London. This is more accessible for passengers with regard to baggage, airport registration and airport installations. This is already a natural advantage enjoyed by Air Canada.

**Senator Finestone:** Do the companies that you represent here belong to One World, Star Alliance or some other association?

**Mr. Briodin:** British Airways and Air France are in strong competition.

**Senator Finestone:** You are competitors. This is very interesting. Do you belong to Star Alliance?

**Mr. Briodin:** Neither of us belongs to Star Alliance. British Airways belongs to One World and Air France belongs to an alliance that will be named on June 22. It is an alliance founded with Delta Airlines.

**Senator Poulin:** We know that transitional periods are not easy for anyone. We, as senators, travel to Ottawa from our regions every week. We hear horror stories and we all experience horror stories. Have either of your companies lost any market share during the few months when these changes were introduced in Canada?

[English]

**Mr. Russell:** You could have bought a BA ticket from 12 cities in Canada; you no longer can. Those are the monopoly routes I talked about. I cited the example of Calgary and the U.K. trade-off as being open. One now can only fly via Air Canada to London, England from Calgary. That is an economic disparity issue.

If businesses are looking across Canada to determine where they will locate, international travel becomes expensive. As I cited, over 50 per cent of the dollars spent in Canada are on transborder — U.S — and international travel. If we allow this lack of competition, Calgary, Winnipeg and Saskatoon will be expensive cities to do business in, and that is why the interline issue needs to exist — to make sure that the BAs and the Air Frances of the world can compete.

It is a consumer issue. It does not matter whether it is Microsoft up against Corel or any other competitor. The consumer benefits if two competitors, like those that sit here at the table, go neck and neck on the Paris and London routes. They are not giving each other a break when it comes to discussing those lucrative routes. They are at each other's throats. If you look at the fares, we can see how easy it is to hop over to Paris, if we are already in London, but we cannot easily hop up to Ottawa. If I had been in London on the weekend and had bought a London-Paris return ticket, it would have cost me 55 pounds. That is the problem. The airfares compete head-on with the railroad prices, now.

[Translation]

prendre un vol d'Air Canada entre Toronto et Londres. Cela est plus accessible pour le passager en ce qui concerne les bagages, l'enregistrement d'aéroport et la facilité aéroportuaire. C'est déjà un avantage naturel dont bénéficie Air Canada.

**Le sénateur Finestone:** Est-ce que les compagnies que vous représentez ici aujourd'hui font partie de One World, de Star Alliance ou d'une autre association?

**M. Briodin:** British Airways et Air France sont vigoureusement concurrents.

**Le sénateur Finestone:** Vous êtes concurrents. C'est très intéressant. Est-ce que vous appartenez à Star Alliance?

**M. Briodin:** Non, nous n'appartenons ni l'un ni l'autre à Star Alliance. British Airways fait partie de One World et Air France fait partie d'une alliance qui va se donner un nom le 22 juin. Il s'agit d'une alliance fondée avec Delta Airlines.

**Le sénateur Poulin:** Nous savons que la période de transition n'est pas facile pour qui que ce soit. Nous, les sénateurs, voyageons de nos régions à Ottawa à toutes les semaines. Nous entendons des histoires d'horreur et nous vivons tous des histoires d'horreur. Est-ce que pour vos compagnies respectives, il y a eu une perte de marché dans les quelques mois où il y a eu ces changements au Canada?

[Traduction]

**M. Russell:** Il était possible auparavant d'acheter un billet sur BA à partir de 12 villes au Canada, mais ce n'est plus le cas. Il s'agit des routes à monopole dont j'ai parlé. J'ai cité l'exemple de Calgary et du point correspondant au Royaume-Uni, qui pourraient faire l'objet de négociations. À l'heure actuelle, on ne peut voler que sur Air Canada à partir de Calgary pour se rendre à Londres, au Royaume-Uni. C'est une question de disparité économique.

Pour les entreprises qui cherchent à s'établir au Canada, la question du coût des déplacements internationaux prend beaucoup d'importance. Comme je l'ai dit, plus de 50 p. 100 des montants dépensés au Canada concernent les voyages transfrontaliers — aux États-Unis — et internationaux. Permettre qu'il n'y ait pas de concurrence, c'est faire en sorte que des villes comme Calgary, Winnipeg et Saskatoon seront relativement coûteuses pour les entreprises. Voilà pourquoi les accords intercompagnies sont nécessaires, pour que BA et autre Air France de ce monde puissent entrer en lice.

Il s'agit d'une question qui touche les consommateurs. Qu'il s'agisse de la concurrence entre Microsoft et Corel ou entre d'autres concurrents, le consommateur sort toujours gagnant lorsque deux concurrents, comme ceux qui sont ici avec vous aujourd'hui, s'affrontent sur des lignes ayant Paris ou Londres comme destinations. Sur des routes aussi lucratives, ils ne se font pas de quartier. Il suffit de consulter la grille des tarifs pour voir à quel point il est facile de passer de Londres à Paris. Il n'est cependant pas si facile de passer à Ottawa. Si j'avais passé le week-end à Londres, le billet aller-retour Londres-Paris m'aurait coûté 55 livres. Voilà tout le problème. Aujourd'hui, l'avion est en concurrence directe avec le train.

[Français]



**Mr. Briodin:** I could add another example for you. Air Canada implemented the crossed incentive program with what we call, in our jargon, the big national chains like Amex, Carlson Wagonlit, Rider-BTI. We have witnessed the impact of this kind of program for several years. With these large chains, we have market shares well below our average market share. This means that the program is very effective in increasing Air Canada's share and, of course, decreasing the share of foreign carriers.

**Senator Bacon:** In Canada, there are carriers offering rates lower than Air Canada. There is competition within Canada.

[English]

**Senator Furey:** I have one brief question that refers to this cross-incentive issue.

I believe that it was Mr. Briodin who said that when an agent is on the verge of reaching a benchmark that allows him or her to receive an incentive commission, then funny things start to happen. I think that we can see what those funny things are. He also pointed out that, already, an operator for a major chain of Canadian travel agents has already indicated to you that the chain can no longer sell your products. Has this happened already?

[Translation]

**Mr. Briodin:** Yes, it has happened to us. This large chain works with fiscal years that are identical to calendar years. We review our figures about every three months. I met this large chain in September 1999, which was before the merger between Canadian Airlines and Air Canada. During that meeting, they explained to me that up to that date, they had sold to many Air France seats and not enough Air Canada seats, and if it wanted to meet its incentive objectives with Air Canada, it would have to stop selling Air France. In fact, with this chain, our sales dropped dramatically during the final quarter of 1999.

[English]

**Senator Furey:** Are you satisfied that the regulations are going to take care of that problem?

[Translation]

**Mr. Briodin:** The regulations, as they stand, are a good foundation on which we should, of course, work in order to introduce a few amendments to cover those aspects.

[English]

**The Chairman:** Are there other questions, senators?

**Senator Forrestall:** I do not understand. If you wanted to set up your own sales force in Canada, you could legally fly passengers from country A to country B. As a Canadian, I could still approach you to fly with your airline. Is that true or am I wrong? Are you legally able to fly unimpeded by the commercial problems that are in front of you?

**M. Briodin:** Pour ajouter à cela, je pourrais vous donner un exemple. Air Canada a mis en place le programme d'incitatifs croisés auprès de ce qu'on appelle dans notre jargon «les grandes chaînes nationales» que sont Amex, Carlson Wagonlit, Rider-BTI. Depuis plusieurs années, on a vu les effets de ce type de programme. Auprès de ces grandes chaînes, nous avons des parts de marché qui sont bien inférieures à ce que nous obtenons en moyenne sur le marché. Ce qui signifie que ce programme est très efficace pour augmenter la part de marché d'Air Canada et, évidemment, diminuer celle des transporteurs étrangers.

**Le sénateur Bacon:** Au Canada, il y a quand même des transporteurs qui offrent des tarifs inférieurs à ceux d'Air Canada. Il y a de la compétition à l'intérieur du Canada.

[Traduction]

**Le sénateur Furey:** J'ai une question brève qui porte sur la question de l'incitatif croisé.

C'est M. Briodin, je crois, qui a déclaré que, lorsqu'un agent est sur le point d'atteindre un seuil qui lui permet de recevoir une commission incitative, il arrive des choses étranges. Et je ne crois pas qu'il soit nécessaire de nous faire un dessin à cet égard. Il a déclaré également que, d'ores et déjà, le responsable d'un important réseau d'agents de voyages canadien vous avait fait savoir que ce réseau n'allait plus vendre vos produits. Cela a-t-il déjà eu lieu?

[Français]

**M. Briodin:** Oui, cela nous est arrivé. Cette grande chaîne fonctionne avec des années fiscales qui sont les mêmes que les années calendaires. Nous avons des revues d'affaires à peu près tous les trimestres. J'ai rencontré cette grande chaîne en septembre 1999, donc avant la fusion entre les Lignes aérienne Canadien et Air Canada. Lors de cette rencontre, elle m'a expliqué qu'elle avait, jusque-là, un peu trop vendu de sièges avec Air France et pas assez avec Air Canada et que si elle voulait atteindre ses objectifs d'incitatifs avec Air Canada, elle devait cesser de vendre Air France. Effectivement, nous avons vu nos ventes, avec cette chaîne, diminuer de façon dramatique dans le dernier trimestre de 1999.

[Traduction]

**Le sénateur Furey:** Estimez-vous que la nouvelle réglementation va régler ce problème à votre satisfaction?

[Français]

**M. Briodin:** Les règlements, tels qu'ils sont préparés, sont une bonne base sur laquelle nous devons, évidemment, travailler afin d'apporter quelques amendements de façon à couvrir ces aspects.

[Traduction]

**La présidente:** Y a-t-il d'autres questions, sénateurs?

**Le sénateur Forrestall:** Je ne comprends pas. Si vous aviez des bureaux de vente ici au Canada, vous pourriez en toute légalité transporter des passagers du pays A au pays B. Rien ne m'empêcherait, comme Canadien, de vous choisir comme transporteur aérien. Ai-je raison ou tort? Êtes-vous en mesure de le faire en toute légalité malgré ces problèmes d'ordre commercial?

**Mr. Russell:** The answer is yes, and I would like Mr. Freeman to respond because we did an analysis of the London flights to Halifax, which is a good illustration of the problem.

**Senator Finestone:** Do you mean London, Ontario, or London, England?

**Mr. Russell:** I mean London, England, to Halifax.

**Senator Forrestall:** Let me put the other hook in so that you can answer all at the same time. Air Canada's and Canadian's pilots are asking the company to address the issue of seniority rights, among other issues. Nothing is more hallowed among pilots than where they sit on the seniority list. If we have a protracted strike this summer, as is being threatened, would you do something about it?

**Mr. Freeman:** Let us deal with the hypothetical situation of London-Halifax, first, and then I will tell you what we would do in the event of a strike. First, we did an exercise to see what it might cost us to do a London-Halifax return flight at this time. Precise figures have been given to us by the various departments in Canada and the U.K. of the number of passengers that go backwards and forwards. Right now, Air Canada has that route and flies it on a daily basis. If we put an aircraft on the route, we assume that they would have one half and we would have one half. Both airlines would lose in the region of \$10 million per year. Simply, the route is not big enough to sustain two carriers. The only routes in Canada that are large enough to sustain two airlines flying backwards and forwards on the same route are Montreal, Toronto and Vancouver. We would love to fly into Winnipeg and Ottawa, and as soon as they get big enough, we will. At this stage, they are too thin to take more than one carrier.

In response to your question about a strike at Air Canada, I guess we would do exactly what we did the last time Air Canada went on strike. British Airways helped in any way that it could — it flew in six or seven charters during that week and we gave Air Canada complete free rein to book their passengers as they saw fit. It was a highly successful operation for both Air Canada and British Airways. Thus, behind the scenes we cooperate. We would not hesitate to come forward to do something with them. I am sure that Air France would do the same. Carriers assist each other behind the scenes and we have a very good working relationship.

**The Chairman:** Are there any other questions?

We will expect to receive your notes tomorrow, and we will make copies of your documents.

We welcome as our next witnesses, representatives of the Canadian Auto Workers and of the Air Line Pilots Association.

**Mr. Robert Weeks, President, Canada Board, Air Line Pilots Association, International:** Madam Chairman, honourable

**M. Russell:** Je répondrai par l'affirmative et j'invite M. Freeman à répondre également, étant donné que nous avons effectué une analyse des vols entre Londres et Halifax qui illustre bien le problème.

**Le sénateur Finestone:** S'agit-il de London ou de Londres?

**M. Russell:** Je veux parler du trajet entre Londres et Halifax.

**Le sénateur Forrestall:** Permettez-moi de vous soumettre le deuxième volet de ma question, avant que vous ne répondiez. La Société Air Canada et les pilotes de Canadien demandent à la compagnie de régler la question de l'ancienneté. La position d'un pilote sur la liste d'ancienneté est à peu près ce qu'il y a de plus sacré. Or, si la menace d'une longue grève pour cet été se concrétise, allez-vous réagir?

**M. Freeman:** Traitons tout d'abord de l'hypothèse Londres-Halifax, et je vous expliquerai ensuite ce que nous ferions en cas de grève. Nous avons en premier lieu calculé ce qu'il pourrait nous en coûter d'offrir l'aller-retour Londres-Halifax à l'heure actuelle. Les ministères compétents du Canada et du Royaume-Uni nous ont donné des chiffres précis concernant le nombre de passagers qui font l'aller et le retour. Pour le moment, c'est Air Canada qui détient la route et elle offre un vol quotidien. Si nous mettons un appareil sur cette route, nous supposons que la moitié des passagers reviendrait à Air Canada et que l'autre moitié nous reviendrait à nous. Chacune des deux compagnies perdrait à peu près 10 millions de dollars par an. En effet, le volume n'est pas suffisant pour alimenter deux transporteurs. Au Canada, les seules routes qui peuvent alimenter deux compagnies aériennes faisant l'aller-retour sont celles de Montréal, Toronto et Vancouver. Nous serions ravis d'avoir Winnipeg et Ottawa comme destinations. Dès que le volume de passagers le justifiera, nous agirons en conséquence. Pour le moment, ces marchés sont trop minces pour justifier un second transporteur.

En réponse maintenant à votre question concernant une grève à Air Canada, je suppose que nous ferions exactement ce que nous avons fait la dernière fois. British Airways a en effet fourni toute l'aide possible à ce moment-là. Nous avons affrété six ou sept vols nolisés durant la semaine en question et donné à Air Canada toute la latitude voulue pour le placement des passagers. Ce fut une opération très réussie, aussi bien pour Air Canada que pour British Airways. Officieusement donc, nous collaborons. Nous n'hésiterions pas à collaborer une nouvelle fois avec Air Canada. Je suis convaincu qu'Air France en ferait autant. Les transporteurs s'entraident officieusement. Nous avons d'excellents rapports fonctionnels.

**La présidente:** Y a-t-il d'autres questions?

Nous escomptons donc recevoir vos notes demain et nous allons reproduire vos documents.

Nous souhaitons maintenant la bienvenue à nos témoins suivants, les représentants des Travailleurs unis de l'automobile et de l'Association des pilotes de ligne.

**M. Robert Weeks, président, Conseil canadien, Association canadienne des pilotes de ligne:** Madame la présidente,



senators, we would like to thank the committee for inviting us to appear today. I am a pilot with Canadian Airlines.

During the restructuring, as you all the know, the industry was put together in a rather abstract way. With the important exception of the pilots at Canadian Regional Airlines, many of the issues affecting our members that have arisen out of the restructuring process have been dealt with, and in many instances have been resolved successfully through the channels of collective bargaining.

We are pleased to report that ALPA has entered into a number of agreements with the various employers involved in the restructuring. These agreements provide job security guarantees to our pilots and make provisions for the various operational changes that have arisen out of the transition. In the case of the Canadian Regional Airlines pilots, agreements have been reached on the procedure by which seniority lists and operations of the new merged air carrier will be addressed. The pilots at Canadian Airlines have negotiated a long-term agreement with Canadian Airlines and Air Canada that provides for job security during the integration of the two airlines.

While the critical issue of seniority is still to be settled, representatives of the two main pilot groups are currently involved in preliminary and confidential negotiations. We are hopeful that an agreement can be reached that will provide for a fair and equitable resolution of the seniority issue.

Much remains to be done, the most obvious of which is the integration of seniority lists at both the mainline and regional carriers. These are likely to be the most difficult issues facing us. Nevertheless, we bring to this committee's attention the fact that collective bargaining has once again proven to be an effective method for the resolution of extremely difficult labour issues.

As I indicated at the outset, the situation at Canadian Regional Airlines is an important exception to the relatively positive direction in which our collective bargaining process has proceeded. We respectfully submit that this highlights a serious weakness in the bill.

As we stated in our prior submissions before the House Standing Committee on Transport, the business case for divestiture of Canadian Regional Airlines is far from clear. We are unaware of any further studies that have been carried out in the meantime that would support the claim that a divested regional carrier could be viable.

Further, we have yet to hear any clear argument as to how the divestiture of that airline would create a more competitive environment. We do not believe there is any evidence indicating that this carrier could provide for meaningful competition with Air Canada.

honorables sénateurs, nous tenons tout d'abord à remercier le comité de nous avoir invités à comparaître aujourd'hui. Je suis pilote à Canadien.

Au cours de la restructuration, comme vous le savez tous, le secteur a été réaménagé de façon plutôt abstraite. À l'exception des pilotes de Canadien Régional, plusieurs questions affectant nos membres, soulevées jusqu'à maintenant durant le processus de restructuration, ont été abordées et, dans plusieurs cas, traitées avec succès par l'entremise de négociations collectives.

Nous sommes heureux d'annoncer que le syndicat a conclu de nombreuses ententes avec les employeurs qui ont participé à la restructuration. Ces ententes offrent à nos pilotes une sécurité d'emploi et des dispositions visant divers changements opérationnels attribuables à la transition. Dans le cas des pilotes de ligne de Canadien Régional, des ententes ont été conclues concernant la procédure à suivre pour les listes d'ancienneté et la gestion du nouveau transporteur régional fusionné. Les pilotes de Canadien International ont négocié avec les Lignes aériennes Canadien et Air Canada une entente à long terme qui assure la sécurité d'emploi au cours de la période d'intégration des deux sociétés aériennes.

Bien que le problème critique de l'ancienneté reste encore à régler, les représentants des deux principaux groupes de pilotes se livrent présentement à des négociations préliminaires confidentielles à ce sujet. Nous avons bon espoir que l'entente sera conclue et qu'elle comportera des résolutions justes et équitables en matière d'ancienneté.

Il reste encore beaucoup à faire, la principale tâche étant la fusion des listes d'ancienneté du transporteur principal aussi bien que des transporteurs régionaux. Il s'agit là sans aucun doute des problèmes les plus difficiles auxquels nous serons confrontés. Néanmoins, nous désirons porter à l'attention du comité que, une fois de plus, la négociation s'est avérée être une méthode efficace pour résoudre des problèmes très difficiles liés aux relations de travail.

Comme je l'ai dit d'entrée de jeu, la situation chez Canadien Régional fait exception par rapport à l'orientation assez constructive du processus de la négociation collective. Voilà qui, selon nous, met en lumière une faiblesse importante du projet de loi.

Comme nous l'avons déclaré dans nos mémoires antérieurs devant le Comité permanent des transports de la Chambre, l'argumentaire concernant le dessaisissement de Canadien Régional est loin d'être limpide. Nous ignorons si des études plus approfondies menées entre-temps iraient dans le sens de la viabilité d'un transporteur régional faisant objet d'un dessaisissement.

De plus, nous n'avons entendu aucun argument clair selon lequel le dessaisissement de cette société aérienne créerait un argument plus concurrentiel. Rien en effet ne nous laisse croire que le transporteur pourrait offrir une concurrence intéressante à Air Canada.

The job security and employment protections accorded to the CRA employees are completely inadequate. Unlike any of the employee groups at Air Canada and the Air Canada regional airlines, the pilots at Canadian Regional Airlines do not enjoy Air Canada's job security guarantees. Air Canada's undertakings, incorporated into the bill in clause 19, are not applicable to these employees in the event of a sale. In the extreme case, if laid off the day after a sale, then it appears that the government and Air Canada would have washed their hands of their responsibilities to the employees at Canadian Regional Airlines.

As a result, and unlike any of the other employee groups directly affected by the restructuring of the industry, the employees at Canadian Regional Airlines are left with inadequate job security.

The Competition Bureau, through its legislation, is singling out the Canadian Regional Airlines employee group as a direct result of its insistence that the airline be divested. It is noteworthy that Air Canada has consistently expressed a preference not to have the airline sold to a third party, and has made clear in its agreements with us that, but for the Competition Bureau's insistence, it would be fully integrated into Air Canada's regional network.

We see no reason why these employees alone should bear all the risk of the government's experiments in competition policy. Furthermore, we do not understand the policy rationale for providing the least amount of labour protection to the most vulnerable employees.

It is absolutely necessary to thoroughly review the protections provided to CRA employees, especially since the circumstances of the CRA pilots are the immediate and direct result of the government's competition policy. We consider it essential that the government ensure that these employees are provided employment protections at least comparable to those received by employees in the Air Canada family. We therefore strongly urge the committee to make this recommendation.

As a final issue, we think it appropriate to address the recommendations for amendments made to the House standing committee by the Competition Bureau in respect of reciprocal cabotage or modified sixth freedom rights between Canada and the United States.

The Competition Bureau is suggesting that Canada attempt to negotiate with the United States what it terms "modified sixth freedom rights." These rights would allow U.S. carriers to provide air transportation between two Canadian points via a point in the U.S. One example is Vancouver to Montreal via Detroit. Presumably, in this scenario, Canadian carriers would be able to provide air transportation between two U.S. points via a Canadian point. One example is Seattle to Boston via Toronto.

La sécurité d'emploi et les protections en matière d'emploi accordées aux employés de Canadien Régional sont tout à fait insuffisantes. Contrairement aux groupes d'employés d'Air Canada et de ses transporteurs régionaux, les pilotes de Canadien Régional ne jouissent pas de la sécurité d'emploi offerte par Air Canada. Les ententes d'Air Canada, prévues à l'article 19 du projet de loi ne sont pas applicables à ces employés en cas de vente. Dans le cas extrême, si les employés étaient mis à pied le jour suivant la vente, il semblerait que le gouvernement et Air Canada se laveraient les mains de leurs responsabilités à l'égard des employés de Canadien Régional.

Comme résultat, et ce contrairement au cas des autres groupes d'employés directement touchés par la restructuration, les employés de Canadien Régional sont laissés en plan pour ce qui est de la sécurité d'emploi.

Ainsi, par certaines mesures, le Bureau de la concurrence fait un cas à part des employés de Canadien Régional, à cause de son obstination à préconiser le dessaisissement de cette compagnie. Il vaut la peine de signaler que la société Air Canada n'a jamais manqué de faire valoir qu'elle préférerait que la compagnie aérienne ne soit pas vendue à un tiers. Les représentants d'Air Canada nous ont dit très clairement dans le cadre des ententes qu'ils ont conclues avec nous que, si ce n'était de l'obstination du Bureau de la concurrence, cette entité serait complètement intégrée au réseau régional d'Air Canada.

Nous ne voyons pas du tout pourquoi ces employés à eux seuls auraient à assumer tous les risques des expériences du gouvernement en matière de politique de concurrence. De plus, nous ne voyons pas du tout en quoi il est important, sur le plan de la politique, de fournir la protection la moins bonne aux employés les plus vulnérables.

Il semble absolument nécessaire de revoir à fond les mesures de protection accordées aux employés de Canadien Régional, d'autant plus que la situation des pilotes de Canadien Régional résulte très immédiatement et très directement de la politique du gouvernement en matière de concurrence. Il nous semble essentiel que le gouvernement garantisse à ces employés une protection d'emploi au moins comparable à celle dont jouissent les employés de la famille Air Canada. Nous invitons donc avec insistance le comité à en faire la recommandation.

Comme dernier point, nous croyons opportun d'aborder les recommandations de modifications faites par le commissaire du Bureau de la concurrence en matière de «cabotage réciproque» ou de «sixième liberté modifiée» entre le Canada et les États-Unis.

Le Bureau de la concurrence propose que le Canada tente de négocier avec les États-Unis une «sixième liberté modifiée». Ces nouveaux droits permettraient aux transporteurs américains d'offrir des liaisons entre deux villes canadiennes en passant par une ville située aux États-Unis. On pense par exemple à Vancouver-Montréal via Détroit. Vraisemblablement, selon un tel scénario, les transporteurs canadiens pourraient eux aussi offrir le réciproque, par exemple à Seattle-Boston via Toronto.



The commission's proposal would completely redefine the concept of sixth freedom rights, which have always been limited to international air traffic. The commission's proposal, in our opinion, is plainly intended to prevent cabotage in Canada's domestic air service and must be rejected out of hand.

First, United States laws preclude foreign air carriers from selling air transportation in the U.S. domestic market. As the commissioner is certainly aware, there is virtually no likelihood these laws will be changed in the foreseeable future. Hence, any reciprocal aspect of this proposal is open to serious question.

Indeed, we are unaware of any initiative whatsoever on our government's part to seek changes that would be considered by U.S. lawmakers. Moreover, in ALPA's view, reciprocal modified sixth freedom rights make little sense for Canada if we wish to maintain viable air carriers of our own.

The vast majority of Canadian domestic air traffic is east-west. Much of it could be carried from one point to another via the U.S. carrier hubs, as the commissioner suggests. The size and scope of the U.S. carriers in a modified sixth freedom environment would position them to attract enough Canadian traffic to have a detrimental effect on the viability of Canadian air carriers.

The potential loss of Canadian jobs at all levels of the airline industry is real. In particular, the current strength of the Toronto hub would be considerably weakened. The proposal to use modified sixth freedom rights for domestic competition would be inconceivably bad aviation policy.

We therefore urge the Senate to reject the Competition Bureau's proposal on modified sixth freedom rights. ALPA would like to thank you for the opportunity to speak before you.

**Mr. Gary Fane, Director of Transportation, Canadian Auto Workers:** Madam Chair, for your information, Ms Viczko and Ms Caldwell are both employees of Canadian Regional Airlines. They are representatives of the CAW. Mr. Urquhart and Mr. Lesmesurier are also from Canadian Regional Airlines. They are not members of the CAW yet, but I am working very hard on that. Ms Lavoie is a union representative from Canadian Airlines itself.

Four of the six of us then are from Canadian Regional Airlines, and that is the major issue that we would like to discuss with you today.

I apologize that our printed presentation is the same as that we gave to the House of Commons committee, with the exception of the adjusted title page.

La proposition du bureau redéfinirait complètement la notion sixième liberté, dont les droits ont toujours été limités au transport aérien international. Cette proposition, à notre avis, vise très clairement à empêcher le cabotage dans le domaine du transport aérien intérieur au Canada, et elle doit être rejetée sans autre forme de procès.

Premièrement, les lois des États-Unis ne permettent pas aux transporteurs aériens étrangers de desservir le marché intérieur des États-Unis. Le commissaire n'ignore certainement pas qu'il est très peu probable que ces lois soient modifiées dans un avenir prévisible. On peut donc douter de toute possibilité de réciprocité en la matière.

En effet, nous ne sommes au courant d'aucune initiative de la part de notre gouvernement pour obtenir des changements de la part des législateurs américains. De plus, selon l'ALPA, la réciprocité d'une sixième liberté modifiée ne semble pas représenter une action valable pour le Canada, dans la mesure où nous souhaitons assurer la viabilité de nos propres transporteurs aériens.

La plus grande partie des déplacements intérieurs s'effectuent dans le sens est-ouest, et une bonne partie du transport pourrait s'effectuer d'un point à un autre en passant par l'une des diverses plaques tournantes situées aux États-Unis, comme le propose le commissaire. Ainsi, compte tenu de l'importance et du rayonnement des transporteurs américains, ces derniers pourraient attirer une clientèle canadienne suffisante pour nuire à la viabilité des transporteurs canadiens.

La possibilité de pertes d'emploi à tous les paliers du secteur du transport aérien au Canada est bien réelle. Tout particulièrement, le rôle actuel de la plaque tournante que constitue Toronto serait considérablement amoindri. Ainsi, la proposition de modifier les droits aux termes de la sixième liberté en matière de concurrence sur le marché intérieur est de très mauvais conseil et aurait des répercussions dévastatrices.

Nous invitons donc le Sénat à rejeter la proposition du Bureau de la concurrence concernant la sixième liberté modifiée. À titre de représentants de l'ALPA, nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de vous parler.

**M. Gary Fane, directeur des transports, Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile:** Madame la présidente, à titre d'information, je vous signale que Mme Viczko et Mme Caldwell sont toutes deux à l'emploi de Canadien Régional. Elles sont représentantes des TCA. M. Urquhart et M. Lesmesurier travaillent également chez Canadien Régional. Ils ne sont pas encore membres des TCA, mais je fais le maximum pour qu'ils le deviennent. Mme Lavoie est représentante syndicale chez Lignes aériennes Canadien.

Donc, quatre sur six d'entre nous provenons de Canadien Régional, et nous voulons surtout aborder aujourd'hui des questions qui concernent ce transporteur.

Notre mémoire est semblable à celui que nous avons déposé devant le comité de la Chambre des communes, exception faite de la page de couverture, et je tiens à m'en excuser.

Our office is presently on strike, including our translators, our secretaries and our office support staff. We had to manufacture this one, which is not completely updated, because the world changes every day in the airline industry. We see some very good changes happening.

In the first introduction, CAW basically agrees with the thrust of the bill. We think we need one national airline, not two. We support the difficult work that the government and the Senate must do, but we think there are a few things that need attention.

On the labour relations front, although we let the pilots go first today, the CAW was the first to sign a new collective agreement with the new air carrier. We took it out for ratification and had it ratified on the Canadian Airlines side. It was turned down on the Air Canada side.

After that, the pilots signed a deal for the Canadian side. The flight attendants signed a deal for the Canadian side this week. The IM, the machinists, also have a deal on the Canadian side. Basically, the Canadian Airlines side of the world is becoming somewhat settled.

On the Air Canada side, we are going back to the bargaining table next week and we expect to sign a deal there. We are moving along, as we say.

We have an agreement for a seniority arbitration by the Honourable Justice George Adams, a labour practitioner who is quite famous in Ontario for his creativity in labour arbitration. As far as we are concerned, we are trying to cope with the change and take care of our members. Our members are the folks who take care of you when you fly.

We are moving along nicely. The serious problem arises from the question of selling Canadian Regional Airlines.

Canadian Regional covers about 30 bases in Western Canada. It has about 2,200 employees. We are with the pilots on this one. We keep trying to get someone to explain to us how this will increase competition. We believe if you allow Canadian Regional to be sold, it will be very much like Air Atlantic or InterCanadian. It will go bankrupt.

Now is the time for the government to say, "Hold on a minute." The idea that the Air Canada world should consist of 80 or 82 per cent of the market, and for the other 2 per cent we should put 2,200 families from Western Canada in jeopardy of the unemployment line makes absolutely no sense at all. We are quite angry about this.

The CAW is willing to have a battle with the potential buyer. We are willing to say "Buyer beware. You will have to deal with us before you buy this carrier."

Notre bureau est en grève à l'heure actuelle, et cela touche nos traducteurs, nos secrétaires aussi bien que notre personnel de soutien. Nous avons dû produire ce document sans pouvoir le mettre tout à fait à jour, en dépit du fait que le monde du transport aérien évolue de jour en jour. Nous constatons d'ailleurs certains changements très constructifs.

D'abord, le Syndicat national de l'automobile est d'accord avec le principe du projet de loi. Nous croyons qu'il nous faut un transporteur aérien national et non deux. Nous reconnaissons la difficulté de la tâche pour le gouvernement et le Sénat, mais nous croyons que quelques aspects du projet de loi méritent qu'on s'y arrête.

S'agissant des relations de travail, même si nous avons laissé passer les pilotes avant nous aujourd'hui, les TCA ont été les premiers à signer une nouvelle convention collective avec le nouveau transporteur aérien. Nous l'avons proposée pour ratification à nos membres, et les employés de Canadien l'ont ratifiée. Les employés d'Air Canada l'ont rejetée.

Après cela, les pilotes de Canadien ont signé une entente. Les agents de bord de Canadien ont signé cette semaine. Le syndicat des machinistes de Canadien a lui aussi conclu une entente. Essentiellement, c'est chez Canadien que les choses avancent.

Quant à Air Canada, nous retournons à la table de négociation la semaine prochaine et nous espérons bien pouvoir signer une entente. Nous continuons à faire des progrès.

Nous nous sommes entendus pour que la question de l'ancienneté soit entendue en arbitrage par le juge George Adams, un spécialiste en droit du travail célèbre en Ontario pour sa créativité dans l'arbitrage des conflits de travail. Pour notre part, nous tentons de nous adapter aux changements et de défendre les intérêts de nos membres. Ce sont eux qui s'occupent de vous quand vous prenez l'avion.

Nous avançons assez bien. La plus grande difficulté tient au projet de vente des Lignes aériennes Canadien Régional Ltée.

Les Lignes aériennes Canadien Régional desservent environ 30 centres dans l'ouest du pays. La société compte environ 2 200 employés. Nous partageons l'avis des pilotes dans ce dossier. Nous n'avons toujours pas réussi à nous faire expliquer en quoi cela contribuera à accroître la concurrence. Nous croyons que si vous autorisez la vente des Lignes aériennes Canadien Régional, elles connaîtront le même sort qu'Air Atlantique ou InterCanadian. Elle fera faillite.

Il est temps que le gouvernement mette le holà. Il est absolument insensé de laisser Air Canada s'approprier 80 ou 82 p. 100 du marché au risque que, pour les 2 p. 100 restants, 2 200 familles de l'Ouest, soient menacés de chômage. Cette idée nous met en colère.

Les TCA sont prêts à livrer bataille à un éventuel acheteur. Nous sommes prêts à lui dire: «Attention. Vous aurez à traiter avec nous avant d'acheter ce transporteur.»



We prefer not to get into that type of fight, but we talk to the flight attendants and the pilots and even they know that they are at risk. They are willing to join the debate we will have with the public or with the buyer, but we cannot find a buyer who might be interested because we cannot imagine how Canadian Regional by itself can be a viable operation. It makes absolutely no sense to us.

We watched what happened to Air Atlantic. The people who used to work for Air Atlantic are now unemployed. The people who used to work for InterCanadian are unemployed. We had members at both of those small connecting airlines. It worries us a great deal.

We have been talking about Air Canada. They will put all their regional airlines together into one airline. The 2,200 people who work at InterCanadian want to be part of that family. These people have taken wage cuts for over eight years. These people want a job. They love the industry and the airline, and they do not want to be unemployed.

If we move along and decide that we have to sell this airline, the government can still do something good. I wonder if any of you saw the new movie, *Gladiator*, in which there were good and bad senators.

**Senator Finestone:** We are the good ones; don't worry.

**Mr. Fane:** I knew you were the good ones.

There is an opportunity here. If someone has it in mind that selling it will increase competition, you as the government can attach strings to the sale. First, the collective agreements should stay as they are. There is no reason to gut them.

Second, you could mandate the same wages as at the other regional airlines. I want you to remember that the wages here are anywhere from 10, 15, or 20 per cent less because these people have been taking wage cuts for eight years. They should have the same wages as at AirBC, Air Nova, and Air Ontario. We will start to bargain on those three together and everyone will collect the same wage. The InterCanadian people should not be sold off as second class citizens at a cheaper wage.

Third, on the question of job security that my colleague spoke about, we have put four years of job security into collective agreements at Canadian and Air Canada, and last week for the flight attendants. It will be difficult for any union to negotiate that if Canadian Regional is left alone. The bill says two years. We have improved that to four years.

The pilots came along shortly after that and increased it by an extra year, for a total of five years, which was good business on their part.

Finally, the most important thing that we would like to see you take an active, creative role in is, if by chance someone thinks it is a good idea to sell this airline, putting an elastic on it, so that

Nous préférons ne pas engager le genre de combat mais les agents de bord et les pilotes nous ont dit qu'ils ont bien cerné le danger. Ils sont prêts à participer au dialogue que nous engagerons avec le public ou avec l'acheteur, mais nous ne pouvons pas trouver un acheteur car nous imaginons mal comment les Lignes aériennes Canadien Régional pourraient survivre comme entité distincte. Cela nous apparaît tout à fait insensé.

Voyez ce qui s'est passé chez Air Atlantique. Les gens qui travaillaient chez Air Atlantique sont maintenant au chômage. Ceux qui travaillaient pour InterCanadien sont au chômage. Nous comptons des membres chez ces deux petits transporteurs qui assuraient des services de liaison. Cela nous inquiète grandement.

Nous avons parlé d'Air Canada. La société fusionnera tous ces transporteurs régionaux affiliés. Les 2 200 employés d'InterCanadien veulent faire partie de cette famille. Ils ont accepté des réductions de salaire pendant plus de huit ans. Ces gens veulent travailler. Ils adorent ce qu'ils font et leur compagnie, et ils ne veulent pas se retrouver au chômage.

Si la décision est prise de vendre ce transporteur, le gouvernement peut néanmoins intervenir. Je me demande si vous avez vu le nouveau film *Gladiateur*, dans lequel il y avait de bons et de mauvais sénateurs.

**Le sénateur Finestone:** Nous sommes les bons sénateurs; ne vous inquiétez pas.

**M. Fane:** Je savais que vous étiez les bons.

Il y a ici une occasion à saisir. Si quelqu'un s'imagine que la vente avivra la concurrence, le gouvernement peut néanmoins imposer des conditions à la vente. D'abord, les conventions collectives doivent être maintenues. Il n'y a aucune raison de les vider de leur substance.

Ensuite, le gouvernement pourrait stipuler que les salaires doivent être les mêmes que chez les autres transporteurs aériens régionaux. Je vous prie de ne pas oublier que les salaires ici sont de 10, 15 ou 20 p. 100 inférieurs parce que les employés ont accepté des réductions de salaire pendant huit ans. Ils devraient être payés aux mêmes taux que les employés de AirBC, Air Nova et Air Ontario. Nous allons ouvrir les négociations sur les trois fronts ensemble, et tous toucheront le même salaire. Les employés d'InterCanadien ne doivent pas être traités comme des citoyens de seconde zone que l'on peut payer moins cher.

Ensuite, sur la question de la sécurité d'emploi dont a parlé mon collègue, nous avons obtenu quatre années de sécurité d'emploi dans les conventions collectives chez Canadien et Air Canada, et nous avons obtenu la même protection la semaine dernière pour les agents de bord. Ce serait très difficile pour un syndicat de négocier la même chose si les Lignes aériennes Canadien Régional se trouvent isolées. Le projet de loi parle de deux ans. Nous avons fait mieux, nous avons obtenu quatre ans.

Les pilotes ont obtenu peu après une année de plus, soit un total de cinq ans, ce qui est bon pour eux.

Enfin, et c'est ce qui est le plus important pour nous, nous aimerions que vous jouiez un rôle actif et créateur si par hasard on s'avisait de vendre ce transporteur, en y mettant un élastique, pour

when it goes bankrupt it can revert back to Air Canada where it belongs. These people want to be part of the Air Canada family and they do not believe that by setting it out by itself that it has a hope of surviving. It will not happen.

We would like you to take an active role in this. Be the good senators that I found in the *Gladiator* movie. Say to the government, "Wait a minute. There is no reason why these 2,200 families have to suffer again." They have not had a wage increase in about eight years. Their salaries are the lowest in the industry. They are much lower than at the Air Canada regionals — AirBC, Air Nova, and Air Ontario. There is an opportunity to do some things here.

Even if you do not put it in the bill, you have enough influence to put it in the terms of reference for the new buyer. We would like not to get into a battle of "buyer beware," but it is an odd scenario that if no one buys it, these people are safer because they get tied into the Air Canada family and we can take care of them that way. We can say that everyone in the four regionals will be treated equally.

It is an odd situation for the union to suggest someone not invest in it, but we will take that step if we must. All the workers want is go to work every day, continue doing a good job, and take care of the flying public.

**Senator Forrestall:** It is a sad situation. What is management's position? Are they sensitive to the family concerns? These go to the heart of living and getting on with life.

Is management actively concerned? Are they trying to help some of these people get through a difficult period until such time as there is a resolution? Are they doing their share?

It does not seem to me that they are, but I am glad I have you here to give a response to that broad question.

**Mr. Fane:** With the two major carriers, Air Canada and Canadian, the Air Canada management people are in full control and the Canadian ones are trying to find a place.

They were not sweet, pleasant, or nice during collective bargaining, but we signed collective deals with them.

The management people at Canadian Regional are playing second fiddle because no one knows what will happen to them. They are equally scared that they will lose their jobs. To be honest, there is a debate every day about who is in charge. When I talk to the senior management people, they say, "Air Canada is giving us some direction but they do not know if they are keeping us." It is as if they are in limbo. Every employee there is in limbo.

**Senator Forrestall:** Management is not able to reach out and help?

**Mr. Fane:** Certainly not in Canadian Regional.

**Senator Forrestall:** I am talking about the Canadian Regional.

que le transporteur, s'il fait faillite, revienne dans le giron d'Air Canada à la place qui lui revient. Les employés veulent continuer à faire partie de la famille d'Air Canada et ne croient pas du tout qu'ils pourraient survivre comme entité distincte. C'est impossible.

Nous aimerions que vous jouiez un rôle actif. Soyez les bons sénateurs que j'ai vus dans le film *Gladiator*. Dites au gouvernement: «Un instant, rien ne justifie qu'on laisse ces 2 200 familles souffrir encore une fois.» Elles n'ont pas eu d'augmentation salariale depuis huit ans. Les salaires sont les plus faibles de tout le secteur. Ils sont beaucoup plus bas que ceux que paient les autres transporteurs régionaux affiliés à Air Canada — AirBC, Air Nova et Air Ontario. Le moment est venu de faire quelque chose.

Même si vous ne l'ajoutez pas au projet de loi, vous avez suffisamment d'influence pour l'ajouter aux conditions de vente à un éventuel acheteur. Nous ne voudrions pas être obligés de lancer une campagne pour mettre en garde un éventuel repreneur, mais ce qui est étrange, c'est qu'en l'absence d'acheteur, les employés ont davantage de sécurité d'emploi car ils seraient rattachés à la famille d'Air Canada et nous pourrions ainsi défendre leurs intérêts. Nous pourrions alors réclamer que tous les employés des quatre transporteurs régionaux soient traités de la même façon.

C'est quelque peu étrange que le syndicat se sente obligé de décourager l'investissement, mais nous ferons le nécessaire. Les travailleurs veulent seulement pouvoir aller travailler tous les jours, continuer à faire du bon travail et s'occuper des voyageurs.

**Le sénateur Forrestall:** C'est une bien triste situation. Quelle est la position de la direction? Est-elle sensible à l'inquiétude des familles? C'est leur vie même qui sera bousculée.

Les administrateurs semblent-ils disposés à prendre des mesures d'atténuation? Essaient-ils d'aider les employés à ne pas se décourager en attendant un règlement quelconque? Font-ils leur part?

Je n'en ai pas l'impression mais je suis heureux que vous soyez là pour nous donner une réponse à cette question.

**M. Fane:** Quant aux deux principaux transporteurs, la direction d'Air Canada contrôle bien la situation et celle de Canadien tente de définir son rôle.

Les cadres n'ont pas été doux ni agréables pendant les négociations collectives, mais nous avons réussi à signer des conventions collectives avec eux.

Les gestionnaires de Canadien Régional jouent un rôle de second plan car personne ne sait quel sort les attend. Ils craignent eux aussi de perdre leur emploi. Bien honnêtement, tous les jours on se demande qui est aux commandes. Quand je rencontre les cadres supérieurs, ils disent: «Air Canada nous donne certaines directives mais ne sait pas si nous resterons.» Ils vivent dans l'incertitude; tous les employés vivent dans l'incertitude.

**Le sénateur Forrestall:** Les cadres ne peuvent pas tenter d'aider?

**M. Fane:** Certainement pas chez Canadien Régional.

**Le sénateur Forrestall:** Je parle de Canadien Régional.



**Mr. Fane:** Definitely not in the Regional. They are not in a position to help. They are not even in a position to know if they will keep their own jobs. The management people call me and say, "The bill that is coming forward will give two years' job security; is that for us too?" I tell them, "Yes, it is it for you too." The management people at Canadian Regional are in an extremely difficult position.

**Senator Forrestall:** What is the current work situation? What is the current morale of these employees?

**Berni Viczko, President, Canadian Regional, Canadian Auto Workers:** The morale at Canadian Regional is extremely low. It has gone from bad to worse over the last six months. The scenario in which we find ourselves, which we expected to be over by the end of April, continues on and on with no end in sight. Everyone is extremely frustrated. We are all in limbo. We have no idea when this will end, or if it will end, and whether that end will be good or not.

People cannot get loans or mortgages because financial institutions do not know whether or not we are viable. Everyone is in a fragile state right now. It is not good.

**Senator Forrestall:** It is incredible.

**Pierre Orlak, Master Executive Chairman, Canadian Regional Airlines, Air Line Pilots Association, International:** On behalf of the pilots of Canadian Regional, we have asked the Transportation Safety Board of Canada to step in as well. We are having a big problem with some of the stress that is involved in this. We have a large membership of about 600 pilots. We have asked them to look into it because the Canadian pilots are also experiencing some of what Mr. Fane has mentioned. That is causing some problems in their day-to-day lives. We do not want that kind of stress in the front end of an airplane. We have asked them to intercede in this process.

**Senator Forrestall:** Have you had a response from them as to whether or not they will?

**Mr. Orlak:** Not at this point.

**Senator Forrestall:** Do you have any idea whether or not they will respond?

**Mr. Orlak:** We are hoping they will investigate the process. That is what we are upset about. The sale process should have ended with that clause out of Bill C-26 and the sale should have been concluded at the end of April. Here it is June and we will probably see nothing before the end of the year.

**Senator Forrestall:** Many of us recall the difficulty with the EPA.

I am somewhat surprised to hear that no one has bothered to take into consideration the potential risk associated with staff disharmony. It may well be there is insufficient personnel and money

Do you know of any reason why nothing has been done? Why does the board not take a look at that situation?

**M. Fane:** Sûrement pas. Ils ne sont pas en mesure d'aider qui que ce soit. Ils ne sont même pas en mesure de savoir s'ils garderont leurs propres emplois. Les cadres m'appellent et me disent: «Le projet de loi garantit deux années de sécurité d'emploi; est-ce que cela s'applique à nous aussi?» Je leur réponds: «Oui, à vous aussi.» Les cadres de Canadien Régional sont dans une position extrêmement difficile.

**Le sénateur Forrestall:** Comment se passent les choses au travail? Les employés gardent-ils bon moral?

**Mme Berni Viczko, présidente, Lignes aériennes Canadien Régional, Syndicat des travailleurs canadiens l'automobile:** Le moral chez Canadien Régional est au plus bas. Il n'a cessé de se dégrader au cours des six derniers mois. La situation que nous vivons, et dont nous espérons qu'elle serait réglée à la fin du mois d'avril, se poursuit sans lueur d'espoir à l'horizon. Tout le monde est extrêmement frustré. Nous vivons dans l'incertitude. Nous ne savons pas du tout quand tout cela sera réglé, ni si la situation se réglera, ni si cela finira bien ou mal.

Les employés ne peuvent obtenir de prêts ou d'hypothèques parce que les institutions financières ne savent pas si nous gouvernerons notre emploi. Tout le monde est inquiet. Ce n'est pas rose.

**Le sénateur Forrestall:** C'est incroyable.

**M. Pierre Orlak, conseil exécutif supérieur, Lignes aériennes Canadien Régional, Association canadienne des pilotes de ligne:** Au nom des pilotes de Canadien Régional, nous avons demandé au Bureau de la sécurité des transports du Canada d'intervenir lui aussi. Tout ce stress nous crée un énorme problème. Nous comptons parmi nos membres près de 600 pilotes. Nous avons demandé au bureau d'examiner la situation parce que les pilotes de Canadien ressentent un peu ce dont a parlé M. Fane. Cela leur crée des problèmes dans leur vie au jour le jour. Nous ne voulons pas ce genre de stress aux commandes d'un avion. Nous avons demandé au bureau d'intercéder.

**Le sénateur Forrestall:** Vous a-t-il répondu oui ou non?

**M. Orlak:** Pas encore.

**Le sénateur Forrestall:** Savez-vous si le bureau vous répondra ou non?

**M. Orlak:** Nous espérons qu'il acceptera de faire enquête. C'est ce qui nous contrarie. Le projet de vente aurait dû aboutir à la fin du mois d'avril étant donné l'article pertinent du projet de loi C-26. Nous voilà au mois de juin, et rien ne sera vraisemblablement réglé avant la fin de l'année.

**Le sénateur Forrestall:** Nous sommes nombreux à ne pas oublier les difficultés chez EPA.

Cela m'étonne un peu d'apprendre que personne n'a pris en compte le danger que pourrait poser le mécontentement des employés. Il se peu, fort bien qu'on manque d'argent et d'effectif.

Avez-vous une idée de la raison de cette inaction? Pourquoi le bureau ne se saisit-il pas du dossier?

**Mr. Orlak:** The board of the Air Line Pilots Association is reviewing that now with the different management groups. One of the problems is deciding who exactly is running Canadian Regional Airlines. There seems to be some confusion about whether it is the government or the Competition Bureau.

Our management team insists that it is basically the Competition Bureau that has the right to ensure that the undertaking by Air Canada is carried out. That creates a problem for management. Who manages the company? We are no longer able to conduct any of the day-to-day negotiations that a labour union should have with its employer.

**Senator Forrestall:** Are you looking for government intervention in that debate?

**Mr. Weeks:** Certainly not. There are processes within the labour environment to solve the situation with seniority. I am sure that we will resolve that.

**Senator Forrestall:** How long do you think that may take?

**Mr. Weeks:** I hate to put guidelines on arbitrators and attorneys.

**Senator Forrestall:** With respect to the bill, have you had a chance to look at some of the suggested regulations?

**Mr. Weeks:** Yes, I have reviewed some of the proposals, but I do not have the documents in front of me.

**Senator Forrestall:** Does ALPA have a position on the bill?

**Mr. Weeks:** ALPA is certainly in favour of the direction that the bill is taking. We point out some of the places where we feel that it is lacking, particularly in dealing with the Canadian Regional employees and also with the proposed suggestions by the Competition Bureau on modified sixth freedom, which we feel is not applicable.

**Senator Callbeck:** I can certainly understand why morale is very low. There is nothing worse than uncertainty. You people certainly have that, not knowing about your jobs and whether you can meet your mortgage payments and so on. I certainly sympathize with you on that.

You indicated that you feel that the divestiture of Canadian Regional Airlines would not provide meaningful competition. Is this because you believe it would go bankrupt?

**Mr. Fane:** Our experience with InterCanadian and Air Atlantic in particular leads us to believe that it would go bankrupt for a number of reasons — the question of business travel, points, how Air Canada will react in the name of competition if they do not own it. We have been through so much in the name of competition. These employees have taken wage cuts for about eight years.

More importantly, we do not believe that Canadian Regional can survive. If someone in the government thinks it can, then we suggest that the appropriate thing to do is to ensure that, if it does not survive, it goes back to Air Canada and the employees have a

**M. Orlak:** Le conseil d'administration de notre Association examine actuellement la situation avec les différents groupes de la direction. L'un des problèmes tient à la difficulté qu'il y a de savoir qui au juste dirige les Lignes aériennes Canadien Régional. Il semble y avoir une certaine confusion, et personne ne sait si c'est le gouvernement ou le Bureau de la concurrence.

Notre équipe de direction persiste à dire que c'est essentiellement le Bureau de la concurrence qui a le droit de veiller à ce que Air Canada tienne ses engagements. Cela crée un problème pour la direction. Qui dirige la société? Les négociations au jour le jour entre un syndicat et l'employeur sont devenues impossibles.

**Le sénateur Forrestall:** Souhaitez-vous que le gouvernement intervienne?

**M. Weeks:** Surtout pas. Il existe des procédures pour régler les problèmes d'ancienneté. Je suis convaincu que nous réussirons à nous entendre.

**Le sénateur Forrestall:** Combien de temps cela prendra-t-il?

**M. Weeks:** Je ne voudrais pas imposer un délai aux arbitres et aux avocats.

**Le sénateur Forrestall:** Avez-vous eu l'occasion d'examiner le projet de règlement qui accompagne le projet de loi?

**M. Weeks:** Oui, j'ai examiné certaines des propositions, mais je n'ai pas les documents avec moi.

**Le sénateur Forrestall:** Que pense l'association des pilotes de ligne du projet de loi?

**M. Weeks:** Notre association appuie en principe l'objectif du projet de loi. Nous avons souligné certaines faiblesses, particulièrement en ce qui a trait au traitement des employés de Canadien Régional et aux propositions du Bureau de la concurrence sur une sixième liberté modifiée qui, selon nous, ne s'applique pas.

**Le sénateur Callbeck:** Je comprends bien que le moral soit à son plus bas. Rien n'est pire que l'incertitude. Et vous avez raison puisque vous ne savez pas si vous garderez votre emploi et si vous pourrez continuer de rembourser votre hypothèque, et cetera. Vous avez toute ma sympathie.

Vous nous avez dit que la cession de Canadien Régional ne ferait rien pour améliorer la concurrence. Est-ce parce que vous croyez que le transporteur ferait faillite?

**M. Fane:** Le cas d'InterCanadian et d'Air Atlantique nous amène à croire que le transporteur ferait faillite pour plusieurs raisons — les voyageurs d'affaires, le programme de fidélisation, les mesures que prendra Air Canada sous prétexte de concurrence si elle n'est plus propriétaire de Canadien Régional. Nous avons beaucoup souffert au nom de la concurrence. Ces employés ont accepté des réductions de salaire pendant environ huit ans.

Qui plus est, nous ne croyons pas que Canadien Régional puisse survivre. Si quelqu'un au gouvernement y croit, alors le moins qu'il puisse faire c'est de garantir que si la faillite menace, Canadien Régional retournera dans le giron d'Air Canada, et les



right to "go home," if I can use that term, because the other three Air Canada regionals will be put together.

We are going to a meeting tomorrow where Air Canada management will say to us, "We are here to put together the regionals. We would really like to put Canadian Regional in this group too, but we do not know yet, and will not know for another seven to nine months, what will happen to them." In the mean time, that too is not good for the Canadian Regional business.

We are worried that is what will happen. Canadian Regional will go bankrupt. Someone will try to make some money quickly. They will come along and try to buy it. We have had a number of calls to our office asking, if they buy the company, can they renegotiate the labour contract. We are not fools. We say to those potential buyers, "You do not want to buy it; it cannot make money standing by itself. Guess what? American Airlines will not come in and make it into a full new competition partner." That will not happen here. That is our major worry.

**Senator Callbeck:** Have you talked to the Competition Bureau about this?

**Mr. Fane:** We had one or two discussions with them and it is like hitting a cement wall. We keep saying, "Tell us what you know that we do not know." We are told in a polite manner, "Well, probably no one will buy it. We do not think any one will buy it. Don't worry about it, because the world is watching and the consumer wants competition."

We get whispers like that, which do not help us at all. We tell our members, "Don't worry." Our members are worried. They say, "What will the CAW do? Will we have barbecues on the lawn of the potential buyer? Will we be reading it in the newspaper or hearing about it on the six o'clock news? What will the union do?"

We are expected to take care of our members. We are here asking senators to help take care of these people as well.

**Senator Callbeck:** Do you think the Competition Bureau thinks that it is a viable business?

**Mr. Fane:** If they do, they certainly have not shown that to us. We have pleaded with them, "Show us the game plan. Show us the five-year plan. Show us how this can work." We asked them, "Do you think that the wages should stay the way they are?" All these employees have taken wage cuts for eight years because they too were trying to make it survive.

Employees do not want to take wage cuts any more. Pilots leave there every day and join Air Canada. Our mechanics, who spend five years in training, come to work every day and find out that colleagues have quit and accepted an offer to work over there.

employés auront le droit de «rejoindre leurs familles», pour ainsi dire, parce que les trois autres transporteurs régionaux affiliés à Air Canada seront regroupés.

À la réunion prévue pour demain, la direction d'Air Canada nous dira: «Nous sommes là pour regrouper les transporteurs régionaux. Nous aimerions réellement pouvoir inclure Lignes aériennes Canadien Régional dans ce groupe, mais nous ne savons pas encore, et nous ne saurons pas avant sept à neuf mois, quel sort lui est réservé». Entre-temps, tout cela est bien mauvais pour les affaires de Canadien Régional.

C'est le résultat que nous craignons. Canadien Régional fera faillite. On tentera de rentabiliser les opérations trop rapidement. Un repreneur tentera de l'acheter. Nous avons reçu à nos bureaux de nombreux appels d'éventuels repreneurs qui veulent savoir s'ils pourraient renégocier les conventions collectives. Nous ne sommes pas idiots. Nous disons à ces éventuels repreneurs: «Vous ne voulez pas acheter ce transporteur; il ne pourrait pas être rentable comment entité distincte. Devinez quoi? Lignes aériennes Canadien ne viendra pas le transformer en partenaire à part entière et en pleine concurrence.» Cela ne se produira pas. Voilà ce qui nous inquiète le plus.

**Le sénateur Callbeck:** En avez-vous discuté avec le Bureau de la concurrence?

**M. Fane:** Nous avons eu une ou deux discussions mais c'était comme si nous parlions aux murs. Nous leur avons dit: «Dites-nous ce que vous savez que nous ignorons.» Ils nous ont répondu poliment: «Eh bien, il est probable que personne ne l'achète. Nous pensons que personne ne voudra l'acheter. Ne vous inquiétez pas, car l'opinion publique est aux aguets et le consommateur réclame de la concurrence.»

Nous entendons des rumeurs comme celle-là qui ne nous aident pas du tout. Nous disons à nos membres: «Ne vous inquiétez pas.» Mais ils sont inquiets. Ils nous disent: «Que fera le Syndicat national de l'automobile? Allons-nous devoir camper sur la pelouse d'un futur acheteur? L'apprendrons-nous en lisant le journal ou en écoutant les nouvelles de 18 heures? Que fera le syndicat?»

On s'attend à ce que nous nous occupions de nos membres. Nous sommes ici pour demander aux sénateurs de nous aider dans ce sens

**Le sénateur Callbeck:** À votre avis, le Bureau de la concurrence croit-il que l'entreprise est viable?

**M. Fane:** S'il le croit, il ne nous l'a certainement pas démontré. Nous les avons implorés: «Montrez-nous votre plan de jeu. Montrez-nous votre plan quinquennal. Montrez-nous comment ça va marcher.» Nous leur avons demandé: «Croyez-vous que les salaires devraient rester au même point?» Tous ces employés ont subi des pressions salariales pendant huit ans parce qu'ils essayaient eux aussi d'aider l'entreprise à survivre.

Les employés ne veulent plus de ces compressions salariales. Des pilotes nous quittent tous les jours pour entrer chez Air Canada. Nos mécaniciens, qui ont été formés pendant cinq ans, arrivent au travail tous les jours pour apprendre que des collègues ont démissionné et accepté une offre ailleurs.

If the Competition Bureau has a plan, they have not shared it with this union or any other union. We have asked more than once. All we have been told is, "It is done, it is done." That is not good enough.

**Senator Callbeck:** Eight years of wage cuts amount to what percentage of salary?

**Mr. Fane:** The percentage differences range anywhere from 8 per cent to about 21 per cent. I do not know about the pilots, but I know that our folks took 8 per cent to 21 per cent difference in salary. These people took wage cuts to save Canadian Airlines. They were part of the Canadian Airlines family until the Competition Bureau changed that.

**Senator Callbeck:** How do wages at a regional airlines such as Air Nova compare with Air Canada?

**Mr. Fane:** They are probably about 20 per cent to 30 per cent less. I am not asking for Air Canada's wages. I want to make sure that people have the appropriate wages, and that the regionals get paid. They are from 20 per cent to 30 per cent less. I do not know what they are for the pilots.

**Mr. Orlak:** Our pilots are paid about 30 per cent less than Air Nova pilots right now on comparable equipment.

**Mr. Fane:** What is it compared to Air Canada?

**Mr. Orlak:** The difference between CRA and Air Nova is about 25 per cent to 30 per cent on the same equipment, and probably 50 per cent between us and Air Canada pilots.

I would like to speak to your question about the potential sale of CRA and the Competition Bureau. When this was conceived back in the fall, the Competition Bureau's idea at that time was to sell all the regionals. They moved away from that in their agreement with Air Canada and Canadian. The sale of CRA remained.

That is why we are concerned. There were companies at that time that wanted to buy all of Air Canada's and Canadian Regionals put them altogether and create a domestic competitor.

**Mr. Fane:** In addition, we met with the former owner of Air Ontario. He too stated that he was interested in buying the regionals. He wanted to buy them all. He wanted to talk to the CAW, to do business with us. After the parameters of the new airline world were worked out, we called him back and asked how he felt about buying the regionals. He said that he was absolutely not interested. He wanted them all or none. He said that one regional could not last in the business world. We thanked him, and that was the end of it.

**Senator Furey:** Mr. Fane, you discussed the issue of salaries and the complications that impact on the different collective agreements. Are there not a whole host of other problems with seniority, classification of employees, and things of that nature

Si le Bureau de la concurrence a un plan, il ne l'a pas communiqué à notre syndicat ni à personne. Nous lui avons posé la question plus d'une fois. Tout ce qu'on nous a répondu, c'est: «Ce qui est fait est fait.» Ça ne va pas.

**Le sénateur Callbeck:** Huit années de compressions salariales équivalent à quel pourcentage du salaire?

**M. Fane:** Les différences dans les pourcentages se situent entre 8 p. 100 et environ 21 p. 100. J'ignore ce qu'il en est des pilotes, mais je sais que nos gens ont subi des compressions salariales de l'ordre de 8 à 21 p. 100. Ces gens ont accepté ces baisses salariales pour sauver Canadian. Ils étaient chez Canadian jusqu'à ce que le Bureau de la concurrence change tout cela.

**Le sénateur Callbeck:** Dans quelle mesure les salaires d'une ligne aérienne régionale comme Air Nova se comparent-ils à ceux que paie Air Canada?

**M. Fane:** C'est probablement entre 20 et 30 p. 100 de moins. Je ne demande pas qu'on nous paie comme chez Air Canada. Je veux simplement que ces travailleurs aient un salaire décent, et que les employés des lignes régionales soient payés. Ils touchent entre 20 et 30 p. 100 de moins. Je ne sais pas ce qu'il en est des pilotes.

**M. Orlak:** Nos pilotes touchent environ 30 p. 100 de moins que ceux d'Air Nova qui volent sur des appareils comparables.

**M. Fane:** Combien est-ce par rapport à Air Canada?

**M. Orlak:** La différence entre Canadian Régional et Air Nova est d'environ 25 à 30 p. 100 pour le même type d'appareil, et probablement de 50 p. 100 entre nous et les pilotes d'Air Canada.

J'aimerais vous parler de la vente possible de Canadian Régional et de la position du Bureau de la concurrence. Lorsque cette idée est née à l'automne, le Bureau de la concurrence voulait alors vendre toutes les compagnies aériennes régionales. Il s'est éloigné de cette position lorsqu'il a conclu son accord avec Air Canada et Canadian. Mais il a quand même été décidé de vendre Canadian Régional.

Voilà pourquoi nous sommes inquiets. Il y avait à ce moment des entreprises qui voulaient acheter toutes les compagnies aériennes régionales d'Air Canada et de Canadian, les fusionner et créer ainsi un concurrent sur le marché intérieur.

**M. Fane:** Par ailleurs, nous avons rencontré l'ancien propriétaire d'Air Ontario, qui a affirmé lui aussi qu'il aurait bien aimé acheter ces compagnies aériennes régionales. Il aurait voulu les racheter toutes. Il voulait rencontrer le syndicat et faire affaire avec nous. Après que l'on eût arrêté les paramètres du nouveau contexte de transport aérien, nous l'avons rappelé et lui avons demandé s'il voulait toujours acheter les compagnies aériennes régionales. Il nous a répondu que ça ne l'intéressait plus du tout. Pour lui, c'était tout ou rien. Il nous a dit qu'une compagnie aérienne régionale seule n'avait aucune chance de survie. Nous l'avons remercié, et ce fut tout.

**Le sénateur Furey:** Monsieur Fane, vous avez parlé de la question des salaires et des complications qui ont des effets sur les diverses conventions collectives. N'y a-t-il pas toute une série d'autres problèmes au niveau de l'ancienneté, de la classification



that will be a quagmire for you as well? What recommendations and what comments can you make to us here today to assist in that regard?

**Mr. Fane:** I will talk about the two main carriers, Air Canada and Canadian, where we have two locals. We have already agreed to an arbitration process on the issue of seniority. That will take care of itself, and we expect to have a solution in October.

On the three Air Canada regionals — Air Ontario, AirBC, and Air Nova — we have an agreement, if Canadian Airlines becomes one of them, on seniority. The four have an agreement on seniority just as the pilots do.

The three collective agreements that we have with the three partners look very much the same because they were established with the CAW. It will be a matter of mixing in the Canadian regionals.

To be very honest, it is not a problem at all for us. We can get over that. It will take us about three weeks' work. It is only a problem if the Regional is not included.

**Senator Furey:** Will the different classifications of employees into different groups be a problem?

**Mr. Fane:** No, we already have an agreement with the employer that there will be two classifications. One will be called "skilled trades," who are the folks who went to school and took an apprentice program to fix the airplanes on which you travel. The other group of employees will include passenger agents, people who work on the ramp, catering, and all of the others. We have a framework for that. It will take us about a week.

**Senator Furey:** There will be no more part-time, full-time, or temporary distinctions?

**Mr. Fane:** We will not have any of that nonsense. We will not have any discrimination here.

**Mr. Weeks:** For the pilots with the regional air carriers, our national union has imposed what we call a "policy implementation date" on our merger policy. The current Air Canada regionals are included in this to establish a seniority list. We encouraged the pilots of Canadian Regional Airlines to participate, but we cannot force them to, because under the terms of the Competition Bureau it would dilute our policy on what a merger really is. It leaves us, internally, wanting to proceed and wanting to get on with establishing a seniority list, but not being able to fully implement the procedure.

Our national president will look at the situation toward the end of the summer, and hopefully there will be more clarity as to

des employés et des autres choses de cette nature qui seront un casse-tête pour vous aussi? Quelles recommandations faites-vous à cet égard, et quels correctifs pouvez-vous nous proposer aujourd'hui?

**M. Fane:** Je vais parler des deux grands transporteurs, Air Canada et Lignes aériennes Canadien, car nous avons une section locale dans chacun. Nous nous sommes déjà entendus sur un processus d'arbitrage sur la question de l'ancienneté. Ce problème se règlera de lui-même, et nous nous attendons à trouver une solution d'ici octobre.

Pour les trois transporteurs régionaux d'Air Canada — Air Ontario, AirBC et Air Nova — nous avons un accord sur l'ancienneté, si Lignes aériennes Canadien devient un transporteur régional. Les quatre lignes aériennes ont un accord sur l'ancienneté, tout comme les pilotes.

Les trois conventions collectives que nous avons avec les trois partenaires se ressemblent beaucoup étant donné qu'elles ont été négociées avec les TCA. Il s'agira ensuite d'inclure les Lignes aériennes Canadien Régional.

Je vous le dirai très franchement, ce n'est pas du tout un problème pour nous. On peut régler ça. Il nous faudra environ trois semaines de travail. Cela ne fait problème que si Lignes aériennes Canadien Régional ne sont pas incluses.

**Le sénateur Furey:** Est-ce que les classifications différentes d'employés dans des groupes différents feront problème?

**M. Fane:** Non, nous avons déjà un accord avec l'employeur pour la création de deux classifications. L'une sera appelée «métiers spécialisés», pour les travailleurs qui ont suivi des cours et qui ont participé à un programme d'apprentissage pour réparer les avions à bord desquels vous voyagez. L'autre groupe d'employés comprendra les agents affectés au service des passagers, les personnes qui travaillent dans l'aire de trafic, les gens du service d'alimentation et tous les autres. Nous avons un cadre pour ça. Il nous faudra à peu près une semaine pour négocier cela.

**Le sénateur Furey:** Il n'y aura plus de distinction entre employés à temps partiel, à plein temps ou temporaires?

**M. Fane:** Cette absurdité n'existera plus. On n'exercera plus de discrimination ici.

**M. Weeks:** Pour les pilotes de transporteurs régionaux, notre syndicat national a assorti notre politique sur la fusion de ce que nous appelons une «date de mise en oeuvre de la politique». Les lignes aériennes régionales actuelles d'Air Canada sont incluses ici pour l'établissement d'une liste d'ancienneté. Nous avons encouragé les pilotes des Lignes aériennes Canadien Régional à participer, mais nous ne pouvons pas les y contraindre parce qu'en vertu des conditions du bureau de la concurrence, cela diluerait notre politique relativement à la définition d'une fusion. À l'interne, nous voudrions aller de l'avant et établir la liste d'ancienneté, mais nous ne pourrions pas mettre en oeuvre toutes les formalités.

Notre président national va examiner la situation vers la fin de l'été, et nous espérons que les choses seront plus claires

where we can go on the integration of the pilot seniority list at the regional airlines.

**Senator Furey:** Would that be as a result of any variation in standards between the two companies?

**Mr. Weeks:** No, there is no variation in standards. Our only problem currently in implementing the procedure to establish a seniority list is the Competition Bureau's insistence that Canadian Regional Airlines be sold.

**Senator Poulin:** I do not have a question, but I do have a comment. As Senator Callbeck was saying, this transition period is very difficult for your members and all the employees. We have all experienced similar transitions in our professional lives and know what it means when there are more and more questions and fewer and fewer answers.

I travel regularly with Canadian Regional Airlines. Your members and the employees have risen above that insecurity, and have been able to offer continued good service, friendship, and support to the clients. I wish you would take back to your members a message from this committee saying, "Bravo!" We support them and we would like to honestly thank them.

**Ms Caldwell:** I should like to raise the issue of morale. We hear about all the bad things in the media, for example, the long line-ups. No one steps up to say that these employees did not ask for this. Yet they are doing the best job they possibly can.

**Senator Poulin:** Absolutely.

**Ms Caldwell:** They walk in with smiles on their faces, even though some days are horrible.

**Senator Poulin:** I heard some of the messages given to the employees, who unfortunately have no control over the situation. Yet there is no lack of patience. There are no inappropriate words coming out of the employees' mouths. All of them should be commended.

**Ms Caldwell:** I will take that message back. Our local news show interviewed four people at the airport right in front of our counters. One of our agents went home that night to watch the newscast. The only two interviews broadcast were the negative ones.

**Senator Poulin:** We know how that feels. We share that.

**Ms Caldwell:** We do not like it. Thank you for your support. I will definitely be taking your message back.

**Senator Kirby:** I have two questions of clarification and then a comment on your specific briefs.

I am puzzled as to what happens in a practical sense. Mr. Fane, you point out that you have reached a tentative agreement that was accepted by Canadian Airlines employees but turned down by Air Canada employees. Is the practical effect of that that one set of employees has an agreement with Air Canada and one does not, or if one group turns it down, it is effectively vetoed?

relativement à l'intégration de la liste d'ancienneté des pilotes des lignes régionales.

**Le sénateur Furey:** Cette situation est-elle causée par les écarts dans les normes entre les deux compagnies?

**M. Weeks:** Non, il n'y a aucun écart dans les normes. Le seul problème que nous avons actuellement relativement à la mise en oeuvre des formalités visant à établir la liste d'ancienneté tient au fait que le bureau de la concurrence insiste pour que les Lignes aériennes Canadien Régional soient vendues.

**Le sénateur Poulin:** Je n'ai pas de question, plutôt une observation. Comme le sénateur Callbeck le disait, cette période de transition est très difficile pour vos membres et tous les employés. Nous avons tous vécu des transitions semblables dans notre vie professionnelle et savons ce que cela signifie quand il y a de plus en plus de questions et de moins en moins de réponses.

J'emprunte régulièrement les Lignes aériennes Canadien Régional. Vos membres et les employés ont passé outre à cette insécurité, et ils ont su maintenir un service de bonne qualité et amical pour la clientèle. Je vous demanderais de faire savoir à vos membres que notre comité vous dit: «Bravo!» Nous sommes de tout coeur avec eux et nous tenons à les remercier.

**Mme Caldwell:** J'aimerais parler du moral. Les médias font état d'une foule de mauvaises choses, par exemple, les longues queues. Personne ne dit que ces employés ne sont pas les responsables. Et pourtant, ils font toujours de leur mieux.

**Le sénateur Poulin:** Absolument.

**Mme Caldwell:** Ils arrivent au travail le sourire aux lèvres, même si certaines journées sont épouvantables.

**Le sénateur Poulin:** J'ai entendu certains propos qu'on a adressés aux employés qui, malheureusement, n'ont aucun contrôle sur la situation. Et pourtant ils ne manquent pas de patience. On n'entend jamais un mot déplacé sortir de la bouche des employés. Tous doivent être félicités.

**Mme Caldwell:** Je leur transmettrai vos paroles. À notre émission d'actualité locale, on a interviewé quatre personnes à l'aéroport, juste en face de nos comptoirs. L'un de nos agents est rentré chez lui ce soir-là pour regarder l'émission. Les deux seules entrevues qu'on a diffusées étaient celles où l'on tenait des propos négatifs.

**Le sénateur Poulin:** Nous vous comprenons tout à fait. Nous vivons le même genre de chose.

**Mme Caldwell:** Nous n'en sommes pas heureux. Je vous remercie de votre soutien. Chose certaine, je transmettrai vos propos.

**Le sénateur Kirby:** Je vais demander deux clarifications et faire ensuite une observation sur vos mémoires.

Je suis intrigué par ce qui se passe sur le plan pratique. M. Fane, vous dites que vous avez conclu un accord provisoire qui a été accepté par les employés de Lignes aériennes Canadien mais a été rejeté par les employés d'Air Canada. Sur le plan pratique, si un groupe d'employés conclut un accord avec Air Canada et l'autre non, si un groupe refuse l'accord, détient-il en fait un droit de veto?



**Mr. Fane:** We had one collective agreement accepted one place and turned down in the other. What we did then, to be honest you, was separate it into two collective agreements.

The Canadian folks voted 90 per cent in favour, while the Air Canada folks voted 66 per cent against. When we polled our people, we found that there were a number of questions. First, a number of Air Canada people thought that if they voted no, the merger could not or would not happen.

Second, some people were angry about the seniority issue and thought, "If I just keep Canadian out there a little longer, maybe it will go bankrupt and we will not have to deal with the seniority question."

Third, a whole group of people thought that Mr. Robert Milton lied to them because he told them there would be no merger. This is my sixth airline merger. I remember having a debate with some of the ministers of government, who said, "How long will they hold it apart"? There was a suggestion of three, four, or six years. I said, "No, no, it will be three, four, five, six weeks. There is too much money to be made here." The Air Canada people turned it down for a number of reasons.

We will return to the bargaining table next week. We call it the "loyalty bonus" — Mr. Milton will put his hand in his pocket and say, "Yes, perhaps I made a mistake in telling you that it would not be a merger; it is a merger and there will be money here." However, it is more than money. We have agreed on an arbitration process for the seniority issue. Thus we have taken that out of the question, which was probably the most emotional issue.

As a matter of fact, if you are meeting with Mr. Milton later today, you could give him a few hints about what we need to resolve this deal.

**Senator Kirby:** I want to make sure that I am clear about your answer. You have an agreement with Canadian Airlines?

**Mr. Fane:** Yes. Canadian has signed for four years' job security. The Air Canada agreement also contains four years' job security, but we feel it needs improvement before it can be ratified.

**Senator Kirby:** In effect, you could have improvements on the Air Canada agreement that are not offered at Canadian?

**Mr. Fane:** That definitely will happen and the Canadian people understand that. We have explained to them that this merger is different from previous ones. We have also explained that Canadian was facing a bankruptcy that would have resulted in business closure. We explained that the government played an active role in ensuring that that did not happen. Our members on

**M. Fane:** Une convention collective a été acceptée dans une ligne aérienne et a été rejetée dans l'autre. Je vais être franc avec vous, ce que nous avons fait, c'était séparer l'accord en deux conventions collectives.

Les gens de Canadien ont voté à 90 p. 100 pour, alors que les gens d'Air Canada ont voté à 66 p. 100 contre. Lorsque nous avons sondé nos gens, nous nous sommes rendu compte qu'ils avaient plusieurs interrogations. Premièrement, un certain nombre d'employés d'Air Canada pensaient que s'ils votaient non, la fusion ne se ferait peut-être pas.

Deuxièmement, certaines personnes étaient mécontentes au sujet de l'ancienneté et se sont dits: «Si j'arrive à tenir Canadien à l'écart de tout cela un peu plus longtemps, peut-être que la ligne aérienne fera faillite et que nous n'aurons pas à régler cette question de l'ancienneté.»

Troisièmement, un tas de gens pensaient que M. Robert Milton leur avait menti parce qu'il leur avait dit qu'il n'y aurait pas de fusion. J'en suis à ma sixième fusion de lignes aériennes. Je me rappelle un débat que j'ai eu avec certains ministres qui disaient: «Combien longtemps vont-ils tenir?» Certains disaient trois, quatre ou six ans. Et moi je disais: «Non, non, ça prendra trois, quatre, cinq ou six semaines. Il y a trop d'argent à faire là-dedans.» Les gens d'Air Canada ont voté contre l'accord pour diverses raisons.

Nous retournerons à la table de négociation la semaine prochaine. On appelle ça la «prime à la loyauté» — M. Milton mettra sa main dans sa poche et dira: «Oui, je me suis peut-être trompé en vous disant qu'il n'y aurait pas de fusion; il y aura une fusion, et on va faire de l'argent avec ça.» Cependant, il ne s'agit pas que d'argent. Nous nous sommes entendus sur un processus d'arbitrage pour l'ancienneté. Nous avons ainsi supprimé cet irritant, qui était probablement celui qui heurtait le plus la sensibilité des gens.

D'ailleurs, si vous voyez M. Milton plus tard aujourd'hui, vous pourrez lui donner quelques conseils relativement à ce qu'il nous faut pour régler cette affaire.

**Le sénateur Kirby:** Je veux m'assurer de bien comprendre votre réponse. Vous avez un accord avec les Lignes aériennes Canadien?

**M. Fane:** Oui. Canadien a accepté de maintenir la sécurité d'emploi pendant quatre ans. L'accord avec Air Canada contient également une disposition relative à la sécurité d'emploi pour quatre ans, mais nous pensons qu'il faut l'améliorer avant qu'elle puisse être ratifiée.

**Le sénateur Kirby:** En fait, vous pourriez obtenir des améliorations à l'accord avec Air Canada qui ne seront pas offertes aux employés de Canadien?

**M. Fane:** Cela va assurément se produire, et les gens de Canadien comprennent cela. Nous leur avons expliqué que cette fusion est différente des précédentes. Nous leur avons également expliqué que Canadien faisait face à une faillite qui l'aurait obligé à fermer ses portes. Nous leur avons expliqué que le gouvernement s'était donné beaucoup de mal pour prévenir cela.

the Canadian side know that there will be something special for the Air Canada folks.

**Senator Kirby:** I thought that is what you would say. Therefore we do not need further details, but I did not understand the last paragraph on page 2 of your brief — just before the subheading on “Canadian Regional Divestment.” You mention that it would be nice if the government could insist that the four-year no layoff and no involuntary relocation provisions be agreed upon. It seems to me that we do not have any role in that, nor, frankly, should we.

**Mr. Fane:** We have that at the major carriers. It is signed into Canadian’s agreement, and I will definitely have it signed into the agreement with Air Canada. My problem is getting it signed into agreements with the regional carriers, including Canadian Regional.

**Senator Kirby:** Do you not have it signed into the other regional contracts?

**Mr. Fane:** That is correct, not yet on the regional contracts.

**Senator Kirby:** Let’s move to the Canadian Regional situation. I could not agree more with your analysis of the market situation, Mr. Fane. Anyone who decides to buy Canadian Regional needs their head read, because it is an absolute disaster as a business proposition.

As I understand it, your proposal to us is that you will be better off if no one else buys it. This is absolutely true, because then you will be back in the Air Canada family.

**Mr. Fane:** That is right.

**Senator Kirby:** If someone is crazy enough to buy it, then we should leave you no worse off than if you had stayed in the family in the first place. That means that government action, which is the motivation for selling it in the first place, should leave you in a position that is no worse than if the government had not acted.

**Mr. Fane:** That is right. It should leave those 2,200 families in no worse position than the other airline employees.

**Senator Kirby:** Do you mean the other regional airlines?

**Mr. Fane:** That is right.

**Senator Kirby:** The logic of that proposition is different from saying that a four-year period of no layoffs and no involuntary relocation should apply at all regional airline levels. That is a different issue, from my point of view.

**Mr. Fane:** Yes. That is a different issue, but I will give you a scenario. I expect that by the fall — the next time we have a chat — I will be telling you that our regional collective agreement contains four years’ job security. That is the direction we are taking and they know it. However, I cannot get the Canadian Regional people included.

**Senator Kirby:** Our focus ought not to be on the four years, because I understand that you are doing that, but rather on making

Nos membres chez Canadien savent que les employés d’Air Canada auront droit à un traitement de faveur.

**Le sénateur Kirby:** Je pensais bien que c’est ce que vous diriez. Nous n’avons donc besoin d’aucun autre détail, mais je ne comprends pas le dernier paragraphe de la page 2 de votre mémoire, sous le titre se rapportant à la scission de Canadien Régional. Vous dites qu’il serait bon que le gouvernement insiste pour qu’on s’entende sur les dispositions relatives aux quatre ans sans licenciement et sans déménagement. Il me semble que nous n’avons aucun rôle à jouer là-dedans, et que nous ne devrions pas en avoir non plus, bien franchement.

**M. Fane:** Nous avons cela chez les grands transporteurs. C’est intégré à l’accord de Canadiens et je le ferai certainement signer par Air Canada. Le problème, c’est d’obtenir une signature à ce sujet dans les accords avec les transporteurs régionaux, y compris Canadien Régional.

**Le sénateur Kirby:** Est-ce que cela ne fait pas partie des autres contrats régionaux?

**M. Fane:** Non, en effet.

**Le sénateur Kirby:** Parlons de la situation de Canadien Régional. Je suis tout à fait d’accord avec vous, monsieur Fane, sur votre analyse de la situation du marché. Quiconque décide d’acheter Canadien Régional doit se faire voir par un psy, puisque cette proposition d’affaires est absolument catastrophique.

Si j’ai bien compris, vous nous dites qu’il serait avantageux pour vous que personne d’autre ne l’achète. C’est absolument vrai, puisque vous demeureriez dans le giron d’Air Canada.

**M. Fane:** C’est exact.

**Le sénateur Kirby:** Si quelqu’un est assez fou pour l’acheter, il ne faudrait pas que votre situation soit moins bonne que si vous étiez resté avec Air Canada. Par conséquent, l’intervention gouvernementale, qui motive la vente, au départ, ne doit pas aggraver votre situation.

**M. Fane:** C’est exact. Les 2 200 familles ne devraient pas se retrouver dans une situation pire que celle des autres employés de lignes aériennes.

**Le sénateur Kirby:** Vous parlez des autres lignes aériennes régionales?

**M. Fane:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Cette proposition est bien différente de celle qui appliquerait à toutes les lignes aériennes régionales une période de quatre ans sans licenciement ni déménagement involontaire. À moins avis, c’est une toute autre question.

**M. Fane:** Oui. C’est une question différente, mais imaginons un scénario. Je m’attends à ce que d’ici l’automne — d’ici notre prochain entretien — je pourrai vous dire que notre convention collective régionale comprend la sécurité d’emploi pour quatre ans. C’est l’orientation que nous avons choisie et ils le savent. Je ne peux toutefois pas inclure là-dedans les gens de Canadien Régional.

**Le sénateur Kirby:** Nous ne devrions pas nous concentrer sur cette demande de quatre ans, puisque vous vous en chargez. Nous



sure that you are not left in a worse situation as a result of the government insisting on an undertaking with Air Canada.

**Mr. Fane:** That is right.

**Senator Kirby:** In that sense, I am in complete agreement with you.

Mr. Weeks — without wanting to get into a debate, because this is the wrong time and we will cover that issue down the road — as you know, this committee and the House of Commons committee were completely in favour of modified sixth freedom, with or without reciprocal rights with the United States. That is still very much my view. I hope that issue comes back to us sooner rather than later. However, the reality is that it is not here today, so I need not get into a debate with you.

To ensure that you are clear, I think there are many of us who look at the public interest issue from a competition standpoint and say, “The only way we will ever get meaningful competition in this country is through some form of modified sixth freedom.”

**Mr. Weeks:** I should like to address that and say that we represent several other carriers in Canada besides Canadian Airlines, Canadian Regional, and the Air Canada connectors. We also represent airlines such as Canada 3000 and Air Transat. We would like to give them every opportunity to succeed in the Canadian domestic aviation market prior to even considering bringing foreign competition into a market that is already thin.

**Senator Kirby:** The debate about how long is long enough is for another day.

**Senator Finestone:** We seem to have similar questions. I was asking about the implications for the now-expanding regional services, such as WestJet and Canada 3000, and how that would impact on the potential for this cabotage or modified sixth freedom. I do not know that I agree with my colleague.

Could you tell me how the timeline, which was supposed to be a certain number of months, has been extended? Why can a decision not be taken?

**Mr. Orlak:** That is a great question.

I believe clause 19 of Bill C-26 outlined a process for the undertaking to sell CRA. That process was to take 105 days from beginning to end. That 105-day period should have ended, give or take 5 or 10 days, at the end of April. To this point, the sale process has not even started.

We understand that the different participants — the three investment bankers, the two airlines, the government, the Competition Bureau, and so on — have not been able to agree on some of the smaller items such as the price and the definition of “fair market value,” et cetera. At this point, they continue to argue about that and have now engaged an American investment banker to handle this.

devrions plutôt nous assurer que votre situation ne sera pas aggravée par le fait que le gouvernement insiste pour obtenir un engagement d’Air Canada.

**M. Fane:** En effet.

**Le sénateur Kirby:** Là-dessus, je suis tout à fait d’accord avec vous.

Monsieur Weeks, je ne veux pas nous lancer dans un débat, puisque ce n’est pas le moment et que nous en reparlerons plus tard. Comme vous le savez, le comité et celui de la Chambre des communes étaient tout à fait en faveur d’un droit de sixième liberté modifié, avec ou sans droit réciproque avec les États-Unis. Je suis toujours de cet avis. J’espère que nous reparlerons de ces questions avant longtemps. Mais il faut bien dire que nous n’en sommes pas saisis aujourd’hui et qu’il ne sert à rien d’en débattre avec vous maintenant.

Pour que vous compreniez bien, je crois que bon nombre d’entre nous considérons l’intérêt public en fonction de la concurrence et que nous nous disons: «La seule façon d’obtenir une concurrence significative au Canada, c’est par le droit de sixième liberté.»

**M. Weeks:** J’aimerais répondre à ce commentaire. Nous représentons divers autres transporteurs au Canada, outre les Lignes aériennes Canadien, Canadien Régional et les transporteurs correspondants d’Air Canada. Nous représentons aussi des lignes aériennes comme Canada 3000 et Air Transat. Nous voudrions leur donner toutes les chances de réussir sur le marché intérieur canadien, avant même d’envisager l’entrée de la concurrence étrangère sur ce marché déjà restreint.

**Le sénateur Kirby:** Un autre jour, on parlera de la durée souhaitable.

**Le sénateur Finestone:** Nous semblons avoir les mêmes questions. Je voulais me renseigner sur les incidences des services régionaux actuellement en expansion, comme WestJet et Canada 3000, notamment dans le contexte du cabotage et du droit de sixième liberté. Je ne suis pas certaine d’être d’accord avec mon collègue.

Pourriez-vous me dire jusqu’à quand a été reportée l’échéance, qui devait arriver dans un certain nombre de mois? Pourquoi ne peut-on décider?

**M. Orlak:** C’est une bonne question.

Je crois que l’article 19 du projet de loi C-26 proposait une procédure pour la vente de Canadien Régional. Toute la procédure, du début à la fin, devait prendre 105 jours. Cette période de 105 jours se terminait à la fin avril, à 5 ou 10 jours près. Pourtant, jusqu’ici, la procédure n’a même pas été mise en branle.

Nous comprenons que les divers participants — les trois banques d’affaires, les deux lignes aériennes, le gouvernement, le bureau de la concurrence, et cetera, — n’ont pas pu s’entendre sur certains détails comme le prix et la définition de «juste valeur marchande». Ils sont toujours en discussion et ont maintenant retenu les services d’un spécialiste des services de banques d’investissement américain.

**Senator Finestone:** Would you not call that an unethical business practice?

**Mr. Orlak:** When it includes the government, we cannot use that term.

**Mr. Fane:** The debate was about for how much should this airline be sold. Air Canada states that it is worth \$100 million because of all the traffic that they will put into their system. When they put such a price tag on it, one might think that perhaps they do not want to sell it. All of the employees said that it was a good price. However, "Mr. Competition" came by and said, "No. It is only worth one-quarter of that." If it has no connector — main national service — to attach to, it will probably be worth a lot less.

We have been talking about this airline restructuring for 14 months. For the Canadian Regional folks, the debate about what the price should be will go into the fall. Then the debate will be about how long it should be up for sale.

They are watching the folks at the other airlines sign new collective agreements that are giving stability and salary increases, and that are reshaping the industry, while they are left to dangle. That is why I come back to something Senator Kirby said better than I could, which was, "If you are going to sell it, you should not harm these people, so put an elastic band on it so that it goes back to Air Canada when it goes bankrupt." That is what will happen here. Believe me, senators, no one wants to put 2,200 people through this false expectation that there is a future here when it is going the opposite way.

**Senator Finestone:** If I were one of these people, I would call the whole deal unconscionable and ill-conceived. However, seeing as how I am not and I am not allowed to say that, I will not say it.

What action would you like to see from our committee? Would you like us to recommend that there be this large "elastic band"?

**Mr. Fane:** "Return to owner."

**Senator Finestone:** Is that what you would like us to put in? Would you like us to put in that you do not believe that there has been an effective evaluation of the whole question, and perhaps the Competition Bureau, in its enthusiasm for this undertaking, was misinformed in putting forward this recommendation?

**Mr. Fane:** That is exactly what we would like you to do. The employees would be very grateful for that.

**Senator Finestone:** Thank you very much. So noted.

**Senator Spivak:** I do not know whether you want to answer this question or not; however, is it your view that Air Canada did not really think that Canadian Regional would be sold? I asked whether all of the regional airlines should have been divested, and why Air Canada, which is a dominant airline in the main industry, should be allowed to become dominant in the discount market as well. The reason given was that this was the deal negotiated by the Competition Bureau. I suppose it was because Canadian only

**Le sénateur Finestone:** Ne diriez-vous pas que c'est contraire à la morale?

**M. Orlak:** Quand on parle du gouvernement, on ne peut parler en ces termes.

**M. Fane:** La discussion portait sur le prix de vente de cette ligne aérienne. D'après Air Canada, elle vaut 100 millions de dollars, à cause de tout le trafic qu'elle lui apporte. Si Air Canada fixe un tel prix, on pourrait croire que la société ne veut pas vendre Canadien Régional. Tous les employés ont déclaré que c'était un bon prix. Pourtant, la concurrence a déclaré que le juste prix n'était que le quart de celui-là. Sans ligne aérienne nationale vers où envoyer ses correspondances, elle vaut probablement beaucoup moins.

Nous parlons de cette restructuration des lignes aériennes depuis 14 mois. Pour les gens de Canadien Régional, le débat sur le prix se déroulera jusqu'à l'automne. Ensuite, il faudra décider de la durée de la période de vente.

Ces employés voient les gens d'autres lignes aériennes signer des conventions collectives qui leur accordent la stabilité et des augmentations de salaire, qui refaçonnent l'industrie, pendant qu'on les laisse mariner. C'est pourquoi je reviens à ce qu'a dit le sénateur Kirby, avec plus d'éloquence que je n'en ai: «Si vous décidez de vendre, ne nuisez pas aux employés; attachez un élastique à la société pour qu'elle rebondisse vers Air Canada, en cas de faillite.» Voilà ce qui se produira ici. Croyez-moi, sénateur, personne ne veut créer de fausses attentes chez 2 200 personnes, comme s'il y avait un avenir, s'il n'y en a pas.

**Le sénateur Finestone:** Si j'étais l'un d'eux, je dirais que toute cette affaire est scandaleuse et mal conçue. Comme je ne fais pas partie de ce groupe et comme je ne peux pas dire ce genre de chose, je ne le dirai pas.

Que voudriez-vous que notre comité fasse? Voudriez-vous que nous recommandions cet élastique géant?

**M. Fane:** «Retour au propriétaire.»

**Le sénateur Finestone:** Est-ce que c'est ce que vous voulez que nous fassions? Voulez-vous que nous disions qu'à votre avis, il n'y a pas eu une bonne évaluation de toute la question et que le bureau de la concurrence, peut-être dans son enthousiasme pour toute cette affaire, a été mal informé avant de formuler cette recommandation?

**M. Fane:** C'est précisément ce que nous voulons. Les employés vous en seraient très reconnaissants.

**Le sénateur Finestone:** Merci beaucoup. J'en prends bonne note.

**Le sénateur Spivak:** Je ne sais pas si vous voudrez ou non répondre à cette question. Pensez-vous qu'Air Canada ne croyait pas vraiment que Canadien Régional serait vendu? J'ai demandé si toutes les lignes aériennes régionales auraient dû être vendues et pourquoi Air Canada, le transporteur aérien dominant pour le secteur principal, devait demeurer aussi le transporteur dominant dans le marché à rabais. On m'a répondu que c'était l'accord négocié par le bureau de la concurrence. Je présume que c'est



had a few days left before going bankrupt. Therefore Air Canada was able to get a better deal.

What do you think of the idea that all the regional airlines should have been divested? That leads to the larger question of whether you think it is possible — and perhaps this is an unfair question — to have domestic competition in Canada at the moment?

**Mr. Fane:** On the question of competition, quite candidly, when there were two major airlines, Canadian and Air Canada, we stated for years and years that the government had a role in terms of regulation. That role in setting prices and the number of seats would ensure that the competition was of a professional nature and not cutthroat in order to put the other guy out of business.

**Senator Spivak:** That is, from a carrier that had no debt.

**Mr. Fane:** Yes. We have been through that. It is interesting that now we will have one national carrier that will be regulated. It will be regulated in everything from official languages to how many routes it will service.

The bill seems to say, "Whoever buys Canadian Regional has to continue the services to communities for three years." However, it does not say what type of aircraft will fly, how often they will fly, how many people will be employed, and what quality of service they will provide. When I look at that, I think, "What is going on here? Someone can buy it, slice it and dice it, and do all sorts of things to it that make no sense at all."

You asked if the deal was made during the last time period. Perhaps it was. They did not invite us to that chat, although they invited us to a lot of other ones. More importantly, we have heard some people whispering, "Do not worry. No one will buy it." Guess what? We are worried that someone will buy it. I do not want to be telling my president, Mr. Hargrove, "You go out and spend a few hundred thousand dollars on yelling and screaming that this is the wrong thing to do to Western Canada." Guess what? It is a Western Canada question. You know that. We have 30 bases there. The one furthest east is Toronto. The other 29 are in the west. When we talk to the Air Canada senior management, they say to us, "Canadian Regional has a quality name in Western Canada. It is better than Air B.C. That is why we do not want to sell it."

**Senator Spivak:** If Canadian is not sold, and therefore I presume it would have to remain within the Air Canada family, is it your expectation that you will be able to put a contract in place including four years of no layoffs? You are sitting down to negotiate at the moment, are you not?

**Mr. Fane:** Yes.

**Senator Spivak:** Do you expect that you can do that?

**Mr. Fane:** I expect that. We have told the employer, "You will give us the same quality collective agreement as at Air Nova, Air BC, and Air Ontario." They are not saying no. They want

parce que Canadien n'avait plus que quelques jours avant la faillite. Voilà pourquoi Air Canada a pu faire une meilleure affaire.

Pensez-vous que toutes les lignes aériennes régionales auraient dû être cédées? Cela m'amène à une question plus large, mais peut-être injuste pour vous: croyez-vous qu'il est possible d'avoir une concurrence nationale au Canada, actuellement?

**M. Fane:** Au sujet de la concurrence, bien honnêtement, quand nous avons deux principaux transporteurs, Canadien et Air Canada, pendant des années nous avons répété au gouvernement qu'il avait un rôle à jouer grâce aux règlements. Ce rôle de fixation des prix et du nombre de sièges veille à ce que la concurrence soit de nature professionnelle et non pas féroce, visant à éliminer le concurrent.

**Le sénateur Spivak:** Mais cela, c'était pour des transporteurs qui n'étaient pas endettés.

**M. Fane:** Oui. Nous en avons déjà parlé. Ce qui est intéressant, c'est que maintenant, nous aurons un seul transporteur national, réglementé. Tout sera réglementé, des langues officielles jusqu'au nombre de trajets offerts.

Le projet de loi semble dire que l'acheteur de Canadien Régional devra continuer de desservir les communautés pendant trois ans. On ne précise toutefois pas le genre d'aéronef employé, la fréquence des vols, le nombre d'employés ni la qualité du service à offrir. En regardant cela, je me demande ce qui se passe. Je vois bien qu'on peut faire ce qu'on veut, comme on veut.

Vous demandez si l'accord a été conclu à la fin de la période. Peut-être que oui. On ne nous a pas invités à cet entretien, même si on l'a fait pour beaucoup d'autres. Et plus important encore, des gens ont murmuré: «Ne vous inquiétez pas, personne ne l'achètera.» Eh bien devinez quoi? Nous craignons que quelqu'un l'achète. Je ne voudrais pas avoir à dire à mon président, M. Hargrove: «Faites quelque chose, dépensez quelques centaines de milliers de dollars pour vous exclamer et dire que c'est mauvais pour l'ouest du pays.» Devinez quoi? C'est une question qui intéresse l'Ouest. Vous le savez. Nous avons 30 centres là-bas. Le plus à l'est à Toronto. Les 29 autres sont dans l'Ouest. Quand nous parlons à la haute direction d'Air Canada, c'est pour entendre: «Canadien Régional a une très bonne réputation dans l'ouest du pays. Meilleure que celle d'Air B.C. Voilà pourquoi nous ne voulons pas vendre.»

**Le sénateur Spivak:** Si Canadien n'est pas vendu, et demeure au sein d'Air Canada, je présume, vous attendez-vous à pouvoir obtenir un contrat de travail qui comprenne quatre ans sans licenciement? Vous êtes en négociation, actuellement, n'est-ce pas?

**M. Fane:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** Croyez-vous que c'est possible, pour vous?

**M. Fane:** Je m'y attends. Nous avons dit à l'employeur qu'il devait nous donner une convention collective de la même qualité que celle d'Air Nova, AirBC et Air Ontario. Il n'est pas contre. Il

stability, as do we. The only question they are not sure of is when we get into the topic of Canadian Regional, because they say, "We are not sure if we own it. We are not sure if we have to sell it."

**Mr. Orlak:** The pilots at CRA signed and ratified a deal with Air Canada in February that gives us that job protection. It also deals with the merger between the four Air Canada regionals and ourselves. It addresses all those issues with a new collective agreement, et cetera. The only proviso is that if we are sold, all bets are off and they start over again.

**Senator Spivak:** I guess we will have to put a question to Mr. Milton when we appears. His stated to the House of Commons that they would require a large number of new employees because they want to concentrate on international travel, which is where the money is. They feel that increased business will require more employees than they have now. I am wondering about this Canadian Regional Airlines situation.

**Mr. Weeks:** Air Canada's managers have stated clearly that they do not want to sell Canadian Regional Airlines. They want to maintain it in the family. The only reason we are here today is because the Competition Bureau is telling them that it must be put up for sale.

**Senator Spivak:** That was part of the deal. In other words, it is not likely that it will be sold. I only wanted to ascertain whether you were confident that you could negotiate the same sort of deal in terms of a moratorium. It strikes me that if you want to increase the value to the shareholder, the first thing you do is cut your workforce.

**Mr. Weeks:** As far as the pilots are concerned, as Captain Orlak stated, we already have those agreements in place. Unfortunately, we have that clause in there that refers to the Competition Bureau's position. We would be more than willing to get on with our merger and get all the pilots on one list.

**Senator Spivak:** Senator Kirby has said that he is anxious to see competition. He thinks the only way for that to happen is to have international foreign carriers operating in Canada. My question is, do you think we could create domestic competition by keeping Air Canada out of the discount market and arranging for the divestiture of all the regional airlines?

**Mr. Weeks:** I do not think that is a reasonable solution. I think this marketplace will find its own level.

**Senator Spivak:** Do you mean through regulation?

**Mr. Weeks:** No, without regulation. I do not believe that imposing regulation on the corporation would be an effective means of developing better domestic competition. We have been down that road. We have tried it a couple of times. We have people out there right now who are willing to come in and serve routes. As you pointed out, we have Canada 3000, Transat, and WestJet.

These people will do a very good job. They will do a better job if there are no regulations because they will work harder at it.

veut la stabilité, comme nous. La seule question dont il n'est pas sûr, c'est celle de Canadien Régional, parce qu'il ne sait pas avec certitude qu'il en est le propriétaire ni s'il doit le vendre.

**M. Orlak:** En février, les pilotes de Canadien Régional ont signé et ratifié une entente avec Air Canada qui leur accorde cette protection des emplois. On y traite aussi d'une fusion entre les lignes aériennes régionales d'Air Canada et nous-mêmes. On parle de toutes ces questions dans une nouvelle convention collective, et cetera. Le hic, c'est que si nous sommes vendus, tout cela ne vaut plus rien et il faut recommencer.

**Le sénateur Spivak:** Je présume qu'il faudra poser une question à M. Milton, lorsqu'il témoignera. Il a déclaré aux députés qu'il lui faudrait un grand nombre de nouveaux employés, pour se concentrer sur le marché international, le plus lucratif. Air Canada estime qu'un accroissement de son volume d'affaires nécessitera une augmentation du nombre de ses employés. Je me pose des questions au sujet de la situation des Lignes aériennes Canadien Régional.

**M. Weeks:** La direction d'Air Canada a dit clairement qu'elle ne voulait pas vendre les Lignes aériennes Canadien Régional. Elle veut les garder dans son giron. La seule raison de notre présence ici aujourd'hui, c'est l'ordre de vendre donné par le Bureau de la concurrence.

**Le sénateur Spivak:** Cela faisait partie de l'entente. Autrement dit, il est peu probable qu'une vente se fasse. Je voulais tout simplement m'assurer que vous étiez certain de pouvoir négocier le même genre d'accord, pour ce qui est d'un moratoire. Il me semble que si vous voulez augmenter la valeur pour les actionnaires, vous devez commencer par comprimer les effectifs.

**M. Weeks:** Pour ce qui est des pilotes, comme l'a dit le capitaine Orlak, des accords sont déjà conclus. Malheureusement, nous avons la disposition qui se rapporte à la position du Bureau de la concurrence. Nous serions tout à fait prêt à fusionner et à mettre tous les pilotes sur une seule liste.

**Le sénateur Spivak:** Le sénateur Kirby dit qu'il a hâte de voir de la concurrence. Il estime que la seule solution, c'est de permettre aux transporteurs internationaux étrangers d'offrir leurs services au Canada. Pensez-vous que nous pourrions créer une concurrence nationale en empêchant Air Canada d'entrer dans le marché des transporteurs à rabais et en lui enlevant toutes les lignes aériennes régionales?

**M. Weeks:** Je ne pense pas que cela soit une solution raisonnable. Je crois que le marché trouvera sa propre solution.

**Le sénateur Spivak:** Vous voulez dire dans la réglementation?

**M. Weeks:** Non, sans réglementation. Je ne crois pas que l'imposition de règlements à la société soit un moyen efficace de construire une meilleure concurrence nationale. C'est une vieille solution, qu'on a déjà employée à quelques reprises. Nous avons des gens, déjà, qui sont prêts à desservir ces trajets. Vous l'avez déjà dit, il y a Canada 3000, Transat et WestJet.

Ces gens font du très bon travail. Ils pourront faire un travail encore supérieur sans règlement, en travaillant plus fort.



**Ms Viczko:** I should like to add that allowing cabotage in Canada may increase domestic service between the major centres in Canada, but it would certainly destroy the smaller community services.

**Senator Spivak:** I do not share the views of my honourable colleague.

**Ms Viczko:** It would be an expedited road to the EI office for the people who work in these small communities. Our position at Canadian Regional is that we do not have our own staff at the Calgary International Airport, or at Vancouver and Toronto. It is bases such as Peace River, Kelowna, and Saskatoon that would suffer immeasurable damage from cabotage.

**Mr. Fane:** Just for the record, the CAW is opposed to Air Canada entering the discount market. We think that is wrong. You are saying that Air Canada will have 80 per cent of the market, and by the way, you do not want to make it 81 per cent, so they should sell Regional. At the same time, you say to them, "Go ahead and open up in Hamilton on the discount market." That does not make any sense.

**Senator Kirby:** We tried to stop that.

**Senator Spivak:** You will now have a carrier that will be dominant on international routes, dominant on the main routes, and probably, because it has deep pockets and no debt, dominant on the discount routes. Of course, we did not agree to that at all.

I wanted to make one point to Mr. Weeks. A report came out recently showing that fares went down in Western Canada when there was competition, while they did not go down in Eastern Canada in spite of the destructive competition. It was because there was another airline that was a bit more vigorous.

We are on the horns of a dilemma. Some of us think that the only thing to do is introduce modified sixth freedoms. Although we are back to where we were before in terms of regulation, I agree with you that we are back to a regulated monopoly, and we could have had our own regulated monopoly and not a privatized one. I would like to think that with proper public policy, we could mount a somewhat competitive airline industry in Canada.

**Mr. Weeks:** I agree with where you are heading in that statement. However, as you can see, it would be difficult for me as a pilot to try to stick my nose into management's scenario.

**Senator Spivak:** I understand that.

**The Chairman:** I thank you all for your presence here today. I think it will help our discussion of the various recommendations and observations that we want to make to the minister.

Our next witnesses are Stephen Markey and Scott Bradley from Canadian Airlines.

**Mr. Stephen Markey, Senior Vice-President, Corporate and Government Affairs, Canadian Airlines:** On behalf of Canadian Airlines and its employees, particularly those who just left the

**Mme Viczko:** Je dois ajouter qu'en permettant le cabotage au Canada, on augmenterait le service entre les principaux centres du pays, mais on nuirait certainement au service offert aux petites collectivités.

**Le sénateur Spivak:** Je ne partage pas l'opinion de mon honorable collègue.

**Mme Viczko:** Pour les gens qui travaillent dans ces petites collectivités, ce serait un aller simple vers les bureaux de l'assurance-emploi. Notre position, à Canadien Régional, c'est que notre propre personnel n'est pas à l'Aéroport international de Calgary, ni à Vancouver, ni à Toronto. On le trouve à Peace River, Kelowna et Saskatoon, qui souffriraient énormément du cabotage.

**M. Fane:** La position officielle de notre syndicat, c'est que nous nous opposons à l'entrée d'Air Canada sur le marché des transporteurs à rabais. Nous pensons que ce n'est pas une solution. Vous dites qu'Air Canada aura 80 p. 100 du marché, mais, en passant, vous ne voulez pas que ce soit 81 p. 100, alors il lui faut vendre Régional. En même temps, vous lui dites: «Allez-y, offrez vos services à Hamilton, sur le marché des transporteurs à rabais.» C'est insensé.

**Le sénateur Kirby:** Nous avons essayé d'y mettre un frein.

**Le sénateur Spivak:** Vous aurez maintenant un transporteur qui sera le transporteur dominant pour les itinéraires internationaux, pour les itinéraires principaux et probablement, parce qu'il a une caisse bien garnie et aucune dette, sur les routes à rabais aussi. Bien entendu, ce n'est pas du tout cela que nous voulions.

J'aimerais dire une chose à M. Weeks. D'après un rapport récent, les tarifs ont baissé dans l'Ouest du pays lorsqu'il y avait de la concurrence, alors qu'ils ne baissaient pas dans l'Est, malgré une concurrence destructrice. C'était parce qu'il y avait une autre ligne aérienne, un peu plus vigoureuse.

C'est pour nous tout un dilemme. Certains d'entre nous croient que la seule solution, c'est des droits de sixième liberté modifiés. Même si nous sommes revenus en arrière, au sujet de la réglementation, je crois comme vous que nous sommes aussi revenus à un monopole réglementé, et qu'on aurait pu avoir notre propre monopole réglementé, plutôt qu'un monopole privé. J'aime à croire qu'avec de bonnes politiques publiques, nous pourrions bâtir au Canada une industrie aérienne plus concurrentielle.

**M. Weeks:** Je vois où vous voulez en venir et je suis d'accord avec vous. Mais comme vous pouvez le constater, en tant que pilote, il me serait difficile de mettre mon nez dans les affaires de la direction.

**Le sénateur Spivak:** Je le comprends.

**La présidente:** Je vous remercie d'être venus aujourd'hui. Vous contribuez à notre discussion sur les diverses recommandations et observations que nous voulons formuler au ministre.

Les témoins suivants sont Stephen Markey et Scott Bradley, des Lignes aériennes Canadien.

**M. Stephen Markey, premier vice-président, Affaires générales et gouvernementales, Lignes aériennes Canadien:** Au nom de Canadien et de ses employés, particulièrement ceux

table and who represented the company and its interests  
formidably, I thank you for this opportunity to appear.

qui viennent de quitter la table et qui ont très bien représenté  
l'entreprise et ses intérêts, je vous remercie de cette occasion de  
comparaître devant le comité.



*[Translation]*

As you know, Canadian International changed during the past six months. Our company, from a proud lineage in the commercial aviation sector in Canada, knows how to adapt.

*[English]*

We are an airline that has embraced change. The opportunity for Canadian Airlines and our employees in the future lies in working within this new and challenging framework to build what can be a truly national air carrier for Canadians at home and abroad. This is not an easy process, as we all know. Change of this magnitude carries with it challenges for our employees. You have just heard firsthand, personal testimony as to the level of concern at the regional level. More broadly, let me say that there is a sense of loss, of a breaking of ties to the airline that was Canadian Airlines, but there is also optimism and hope that the future of both the airline and the industry is very bright. Most importantly, despite all the change and uncertainty, the employees of Canadian Airlines continue to try to demonstrate their unparalleled pride of service. I particularly appreciate, as I know the employees did, the comments in the earlier session acknowledging those efforts.

We are also very aware that the current integration has caused concern for our customers, including many of you in this room and in communities across Canada. I should like to reassure you today that Canadian Airlines continues to be focused on safety and on customer service. We are in the midst of enormous change — perhaps the most massive re-engineering in Canadian history. We acknowledge this is a difficult time for communities, customers, and employees across the country. There have been, and in the short term will continue to be — although we hope fewer and fewer as time goes on — bumps in the road, or in the air, but you have the commitment of the 16,000 employees at Canadian and the 25,000 at Air Canada that we are doing everything humanly possible to address these problems as quickly as we can.

I would also like to reiterate our commitment to the Canadian communities that we serve. I know that these subjects are of particular concern to many of you in this room. Over the past few months, we have met with airport and civic leaders in dozens of communities concerned about the future of our services in their regions and its impact on their economic development in the future. Let me be very clear: We view ourselves as a significant partner in the economic development strategies in every one of these communities across Canada. Some communities have voiced legitimate concerns. We have worked hard to ensure that ongoing refinements in our schedule reflect those concerns. This includes communities from coast to coast too numerous to mention here, whether it is Saint John's, Penticton, Saskatoon, or Regina, and the list goes on. In other communities where we have not been able to yet address the problems as they see them, we continue to monitor flights, capacity, traffic, and demand on a daily basis, so that we can ensure that we provide the flights

*[Français]*

Comme vous le savez, Canadien International s'est transformée au cours des six derniers mois. Notre société, issue d'une fière lignée dans le secteur de l'aviation commerciale au Canada, sait s'adapter.

*[Traduction]*

Canadien International s'est métamorphosée. Nous avons su reconnaître le caractère évolutif de la situation qui prévaut et les possibilités d'avenir qu'elle renferme, tant pour Canadien International que pour ses employés, dans le contexte de la création d'un véritable transporteur aérien national pour les Canadiens, ici comme à l'étranger. Les choses n'en sont pas pour autant facile, comme chacun sait. L'ampleur des changements est synonyme d'enjeux de taille pour tous nos employés. Vous venez d'entendre des témoignages personnels sur les préoccupations ressenties au niveau régional. Il existe un sentiment de perte et de rupture par rapport à ce que représentait Canadien International, ce qui n'empêche nullement l'optimisme et l'espoir, tant par rapport à l'avenir de la société qu'à celui du secteur dans son ensemble. Plus important encore, en dépit de tout ce remue-ménage, le personnel de Canadien International continue d'offrir un service hors pair. J'apprécie particulièrement, comme les employés, sans doute, les commentaires faits précédemment qui reconnaissaient ces efforts.

Nous sommes aussi bien conscients du fait que l'intégration en cours est à l'origine d'inquiétudes chez nos clients, y compris chez beaucoup d'entre vous ici et dans certaines collectivités canadiennes. Il faut savoir que sécurité et service à la clientèle continuent de primer à Canadien International pendant cette période de grands chambardements, qui seront peut-être à l'origine de la plus grande transfiguration de l'histoire canadienne. Nous reconnaissons sans peine qu'il s'agit d'un passage parfois difficile pour les collectivités, les clients et les employés de tout le pays. Il y a eu des anicroches et il ne fait pas de doute qu'il continuera d'y en avoir pendant un certain temps — en espérant qu'il y en ait de moins en moins — mais vous avez l'engagement des 16 000 employés de Canadien International et des 25 000 à Air Canada que nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour surmonter ces difficultés le plus rapidement possible.

Je voudrais ici réitérer les promesses faites à l'endroit de toutes les collectivités que nous desservons au pays. Je sais que ces questions préoccupent bon nombre d'entre vous, ici même. Depuis quelques mois, nous avons rencontré des dirigeants d'aéroports et des leaders de collectivités canadiennes qui s'inquiétaient de l'avenir du transport aérien dans leur région et des incidences en matière d'expansion économique. Une chose doit être claire: nous nous considérons comme un partenaire important dans les stratégies d'expansion économique de chacune de ces collectivités canadiennes. Certaines collectivités ont formulé des préoccupations légitimes. Nous nous sommes efforcés d'en tenir compte dans le remaniement de notre horaire. Pensons à des collectivités d'un océan à l'autre, trop nombreuses pour être toutes nommées, que ce soit Saint John's, Penticton, Saskatoon ou Regina. Dans d'autres collectivités ou nous n'avons pu encore résoudre les problèmes dont on nous a parlé, nous continuons de surveiller de près les données sur les vols, la capacité, la fréquence

necessary to meet the demand wherever possible. If there is a demonstrated demand, a need for additional air services, we plan to serve the market. Plainly and simply, that is good business. We do not want to leave anyone behind who wants to fly with Air Canada. If we fail to accomplish this task, frankly, our customers will find other alternatives. We have no intention of losing customers through failure to provide good service at good prices.

It is no secret that Canadian Airlines has been in a weakened condition for years, and that we could no longer afford to sustain the losses that have crippled the airline over the past decade. The merger of Canadian and Air Canada was the only possible, viable alternative.

If you will permit me, I should like to underscore some of these financial realities. I will be brief.

Canadian Airlines lost some \$220 million in 1999. The cumulative loss over the past eight years is over \$1.5 billion. This year, as we started the integration process, we were intent on trying to arrest this financial trend. Unfortunately, the first three months of 2000 saw the airline losing money at the rate of \$2 million per day — 30 per cent more than the disastrous 1999. This rate of loss was due in large part to market shifts, demand shifts, and increased fuel prices.

Drastic change was needed. We initiated the CCAA process, which has been widely talked about in the press. That process allows us to re-negotiate supplier contracts that are more favourable to the airline, particularly since we were paying a high premium to many suppliers based on the formerly weak financial condition.

While not yet complete, we feel confident that the process remains on track. We are optimistic that the final court proceedings will conclude in the weeks ahead.

We have also realized significant savings from joint schedule planning with Air Canada that has reduced unprofitable flying while maintaining a convenient schedule for our customers for the most part.

I am not saying that we have not made mistakes. We acknowledge that we have. The process is not perfect, and we continue to tweak the schedule when we can find the obvious exclusion. The simple reality is that Canadian Airlines, and our customers for that matter, could not afford to keep flying empty planes.

The scheduled restructuring has meant that aircraft of both airlines are now flying with fewer empty seats, as you well know as frequent travellers. We must do this to keep costs and prices down and maintain viable services in communities across Canada.

We recently postponed the launch of an international service from Vancouver to Mexico City to make better domestic utilization of the aircraft. We saw the demand domestically, and we thought that serving that demand was more important for the

et la demande, quotidiennement, pour répondre aux besoins du marché, si possible. S'il est clair qu'il existe une demande pour des services aériens, nous les offrirons. Il s'agit là d'une règle d'or en affaires. Nous ne voulons pas abandonner ceux qui veulent prendre un vol avec Air Canada. Si nous n'y arrivons pas, les voyageurs s'adresseront ailleurs. Nous n'avons nullement l'intention de perdre des clients parce que notre service n'est pas à la hauteur ou que nos tarifs ne sont pas concurrentiels.

Ce n'est un secret pour personne que la situation de Canadien International s'est affaiblie au fil des ans et que nous n'étions plus en mesure d'encourir des pertes du type de celles que nous avons subies au cours de la dernière décennie. La seule solution possible était la fusion de Canadien International et d'Air Canada.

Si vous me le permettez, je voudrais expliquer brièvement certains de ces faits financiers.

Canadien International a perdu quelque 220 millions de dollars en 1999 et plus de 1,5 milliard de dollars cumulativement au cours des huit derniers exercices. Cette année, au début du processus d'intégration, nous voulions stopper l'hémorragie. Malheureusement, nous avons perdu presque 2 millions de dollars par jour au premier trimestre, soit 30 p. 100 de moins que pendant le désastreux exercice de 1999. Ces pertes provenaient en grande partie de changements commerciaux, de changement de la demande et de la hausse des prix du combustible.

Un changement de cap était requis de toute urgence. Nous avons entrepris de démarches dans le cadre de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies dont on a beaucoup parlé dans les journaux. Ce processus nous a permis de renégocier des ententes intervenues avec des fournisseurs, surtout si nous versions à ces derniers une surprime en raison de l'instabilité précédemment connue.

Nous n'avons pas encore complété ce virage, mais cela ne devrait pas tarder et nous prévoyons que toute cette question sera réglée d'ici quelques semaines.

En outre, nous avons réalisé d'importantes économies découlant de la planification conjointe de l'horaire avec Air Canada, réduisant le nombre de liaisons non rentables tout en maintenant, dans la plupart des cas, un horaire pratique au profit de nos clients.

Je ne dis pas que nous n'avons pas commis d'erreur. Nous reconnaissons en avoir fait. Le processus n'est pas parfait et nous continuons d'en polir les aspérités, mais il n'en demeure pas moins que Canadien International, ni ses clients d'ailleurs, n'avaient les moyens de continuer de faire voler des avions vides.

Cette conjonction des efforts a entraîné une réduction du nombre des sièges inoccupés dans les appareils des deux transporteurs, comme l'ont constaté les grands voyageurs. C'est essentiel pour maintenir coûts et tarifs à de bas niveaux tout en continuant de proposer des services viables pour les localités de tout le Canada.

Nous avons récemment repoussé le lancement d'une nouvelle liaison Vancouver-Mexico afin de mieux utiliser notre parc au pays. La demande existait au Canada et nous jugions préférable de satisfaire d'abord à cette demande. La liaison Vancouver-Mexico



moment. While the Vancouver-Mexico route still fits into our long-term plans, it made more sense for us to put that aircraft into domestic service between Calgary, Vancouver and Toronto.

As new aircraft arrive, we will continue to look at ways to enhance the domestic service. Frankly, domestic service is the backbone of the airline.

The time has come to recognize the benefits of Air Canada. You have heard those sentiments expressed by Mr. Fane and others a few minutes ago. In particular, I would suggest, in the context of speculation over recent weeks about the global changes affecting airlines around the world, that the merger of Air Canada and Canadian Airlines is simply the leading wave of that change. Major U.S. carriers are announcing mega merger deals, and speculation runs rampant that the world's largest carrier, British Airways, may become even larger with the take-over of Dutch airline KLM.

While many of us may lament the airline of the past, if we are to have a thriving Canadian industry in the future, this change is necessary. We believe that the vision we are pursuing will be a sound and enduring one for Canada, domestically and internationally. We hope that, over time, we can earn your understanding, your confidence, and perhaps your support — although that may take a little longer — as we try to achieve these lofty objectives.

We know, senators, that we must get there soon. Our customers will demand it, and our competitors in Canada, the United States, and around the world are not standing still us waiting for us.

This is an exciting and, some would say, tumultuous time for Canada's airline industry, but we firmly believe we are moving in the right direction.

[Translation]

On behalf of Canadian International and its employees, I thank you.

[English]

**Senator Forrestall:** I wish to start with some routine concerns. Are the suggested regulations — and I am sure you have had a chance to go through them — sufficient in the view of an operator in the business of moving people to ensure against all the evils and sins that we have witnessed over the last few months?

I flew both airlines today, and I was not a happy camper. I do not live far away. As you know, Halifax is not very far. It is one hour and 30 minutes with a head wind.

Do you have any comments about that generally? Are there things in here with which you cannot live? Are there things that should not be there? Do you have any general comments?

figure toujours dans nos plans à long terme, mais il était plus logique de renforcer le couloir entre Vancouver, Calgary et Toronto.

Avec l'arrivée de nouveaux appareils, nous continuerons de nous concentrer sur l'amélioration du service intérieur. C'est l'aspect le plus important de notre ligne aérienne.

Le temps est venu de reconnaître les avantages d'une association avec Air Canada. M. Fane et d'autres ont exprimé les mêmes sentiments il y a quelques instants. Vu les conjectures entendues depuis quelques semaines au sujet des changements globaux apportés à l'aviation commerciale un peu partout dans le monde, il semblerait que la fusion de Canadien International et d'Air Canada est annonciatrice de changements encore plus grands. De gros transporteurs américains fusionnent et il semblerait même que le plus grand transporteur du monde, British Airways, veuille prendre encore plus d'envergure avec l'acquisition de KLM, des Pays-Bas.

Même si bien des gens regretteront la disparition de l'ancienne ligne aérienne, le changement est nécessaire si nous voulons que l'industrie aérienne prospère au Canada. Nous sommes d'avis que notre vision est saine et qu'elle bénéficiera au Canada, tant à l'échelle nationale que sur la scène internationale. Nous espérons pouvoir nous mériter votre compréhension, votre confiance et peut-être votre soutien à la longue, même si cela risque de prendre un peu plus de temps, alors que nous nous efforçons d'atteindre ces objectifs.

Nous savons que nous devons y parvenir dans les plus brefs délais. C'est ce que nos clients souhaitent et nos concurrents, au pays comme à l'étranger, sont loin de marquer le pas.

Nous vivons une époque emballante et d'aucuns diraient tumultueuse dans le secteur de l'aviation commerciale au Canada, mais nous sommes fermement convaincus que nous nous orientons dans la bonne direction.

[Français]

De la part de Canadien International et de ses employés, je vous remercie.

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Je voudrais d'abord aborder des questions d'ordre technique. Le règlement proposé — je suis certain que vous avez eu l'occasion d'en prendre connaissance — est-il suffisant, du point de vue d'un exploitant dans le secteur du transport des voyageurs, pour nous préserver contre tous les maux dont nous avons été témoins ces derniers mois?

J'ai voyagé sur les deux lignes aériennes aujourd'hui et je n'étais pas heureux de mon sort. Je n'habite pas loin. Comme vous le savez, Halifax n'est pas très loin. C'est à une heure et demie de vol avec un vent de face.

Avez-vous des observations là-dessus, de façon générale? Y a-t-il là-dedans des éléments que vous trouvez inacceptables? Y a-t-il des choses qu'il faudrait retrancher? Avez-vous des observations à faire?

**Mr. Markey:** First, I am disappointed to hear that your travels today were not as successful as I might have wanted them to be. Hopefully, we can improve upon that performance next time.

Regulation and the regulatory framework is a difficult issue. Frankly, we believe that it is comprehensive, and perhaps excessive. We would like to think that in the real scheme of things, returning to a heavily regulated environment is not necessarily in the interests of either the consumer or the airline. We do not think that it is in the interests of government for that matter, because turning the clock back too far is not a practical solution to some of the challenges we face now.

We think the most effective form of regulation is a strong and vibrant marketplace. We think that there is a strong and vibrant marketplace, and that it will develop over succeeding months. We have seen lots of evidence of dynamism in recent weeks, with Roots Air, CanJet, and all the other potential carriers that are emerging. Fundamentally, we think that is the safest strategy, if there is one, in terms of protecting consumer rights.

On the issue of the last couple of months, I said during my opening comments that we acknowledge that there have been hiccups and mistakes. This has never been done before.

Merging all of these unions, all of the equipment, is an enormously complex transition. We have 45,000 employees and 385 planes. This is not a simple process. It touches on people in many different ways.

This morning we did a calculation of the number of contacts the average person has with the airline before actually flying. It is as many as 10, whereas if you are travelling by another mode of transportation, it is one. The odds of our making a mistake are unfortunately enhanced by the frequency of that contact. We would like to think that we are addressing those issues and addressing them effectively, and hopefully we will succeed in reducing them over time.

**Senator Forrestall:** The actions of your partner, Air Canada, with respect to WestJet's move into Moncton were hardly something that fell between the cracks, an accident, or an oversight. It was quite a piece of action, if you ask me. I am sure you know what the Competition Bureau said. They said that had the act and regulations been in place, they would have been proceeding with charges.

It is not you people, it is Air Canada, but you are all the same now.

I find it hard to separate you, except I must say that service is still better on Canadian than it is on Air Canada.

**Mr. Markey:** We would like to think that that service ethic to which you referred will be transferred throughout the airline in due course and that you will see it everywhere.

**M. Markey:** Premièrement, je suis déçu d'apprendre que vos voyages d'aujourd'hui n'ont pas été aussi agréables que j'aurais voulu qu'ils soient. J'espère que nous pourrions faire mieux la prochaine fois.

Le règlement et le cadre réglementaire sont des questions difficiles. Franchement, nous croyons que c'est complet et peut-être excessif. Nous osons croire que, tout compte fait, il n'est pas dans l'intérêt du consommateur ni des compagnies aériennes de revenir à un environnement fortement réglementé. Nous ne croyons pas que ce soit dans l'intérêt du gouvernement non plus, parce que le retour en arrière n'est pas une solution pratique à certains des défis auxquels nous sommes maintenant confrontés.

Nous pensons que la forme la plus efficace de réglementation, c'est un marché dynamique et florissant. Nous croyons qu'il y a en place un marché dynamique et florissant et qu'il se manifestera au fil des mois. Nous avons vu de nombreux indices de dynamisme ces dernières semaines, avec l'apparition de Roots Air, CanJet et de tous les autres transporteurs potentiels. Fondamentalement, nous croyons que c'est la stratégie la plus sûre, à supposer qu'il y en ait une, pour protéger les droits des consommateurs.

Quant à ce qui s'est passé ces derniers mois, j'ai dit dans mon exposé que nous reconnaissons qu'il y a eu des erreurs et des anicroches. Cela n'avait jamais été fait auparavant.

Fusionner tous les syndicats, tout le matériel, c'est une tâche et une transition immensément complexes. Nous avons 45 000 employés et 385 avions. Ce n'est pas simple. Cela met en cause des personnes humaines sur de nombreux plans différents.

Ce matin, nous avons calculé le nombre de contacts qu'une personne a, en moyenne, avec la compagnie aérienne avant le décollage de l'avion. Cela peut aller jusqu'à 10, tandis que dans d'autres modes de transport, il n'y en a qu'un. Les chances que nous commettions une erreur sont malheureusement multipliées par la fréquence des contacts. Nous aimons croire que nous nous sommes attaqués à ce problème d'une manière efficace et nous espérons que nous réussirons à réduire le nombre d'erreurs avec le temps.

**Le sénateur Forrestall:** On peut difficilement dire que les gestes posés par votre partenaire Air Canada en rapport avec l'arrivée de WestJet à Moncton étaient un accident, un oubli, quelque chose de fortuit. Si vous voulez mon avis, c'était tout à fait délibéré. Je suis sûr que vous savez ce que le Bureau de la concurrence en a dit. Ils ont dit que si la loi et le règlement avaient été en vigueur, ils auraient porté des accusations.

Ce n'est pas vous, ce sont les gens d'Air Canada, mais vous êtes maintenant tous solidaires.

Je trouve difficile de vous distinguer, sauf que je dois dire que le service est encore meilleur sur Canadian que sur Air Canada.

**M. Markey:** Nous aimons croire que cette éthique du service à laquelle vous faites allusion sera diffusée dans l'ensemble de la compagnie aérienne en temps voulu et qu'on en verra la manifestation partout.



**Senator Forrestall:** Let us return to the Moncton situation. Tell me about that. Why would you do it?

**Mr. Markey:** I cannot give you the kind of detailed explanation you want. However, Moncton, like many other communities across the country, is asking for more and more service. We try to respond to that request. We have done that in a variety of other communities as well.

**Senator Forrestall:** If WestJet had not gone in there, Air Canada would not have put another seat on there, I suppose.

**Mr. Markey:** In the case of Moncton, we responded to WestJet's initiative by matching them on price.

**Senator Forrestall:** You did not match them; you cut the legs out from under them.

**Senator Finestone:** You went lower.

**Mr. Markey:** If I am not mistaken, I believe we matched their price.

**Senator Forrestall:** Someone is in error then, because we were told that you did two things: You did not match the price; you increased the capacity. It does not matter how you cut the cake. I hate to keep using this example, and I doubt very much if Canadian would have gone into that kind of an operation, but who knows? If that is the world in which we will be living, and if Canadian and Air Canada are in the business of doing that to WestJet, what about all the rest of them? Can they anticipate the same treatment?

**Mr. Markey:** Your points are well taken. I would simply say that Canadians want competition. I do not think that the Moncton circumstance is any different in that respect. We had prices in the system that were competitive on the day that WestJet made their announcement. To the best of my knowledge, we have just tried to remain competitive in those markets. Frankly, that is something that we should be encouraging.

**Senator Forrestall:** Not that way. That was kind of hard.

**Senator Finestone:** You are very good at jumping through hoops.

**Senator Forrestall:** I am suggesting that had this bill been in place, this would not have happened. I do not know how Monctonians in that catchment area would have received increased air service except through WestJet's presence. Air Canada had no desire to do it, nor did Canadian. I am not even sure Canadian went through Moncton. Did they?

**Mr. Markey:** I would have to check the schedule on that, but certainly Air Canada did.

**Senator Forrestall:** Air Canada and Air Nova?

**Mr. Markey:** Absolutely. WestJet is a formidable competitor. If you listen to Steve Smith, who is a good friend and an acquaintance of mine, he welcomes competition.

**Senator Forrestall:** But that is not competition.

**Le sénateur Forrestall:** Revenons à la situation de Moncton. Pourquoi avez-vous fait cela?

**M. Markey:** Je ne peux pas vous donner l'explication détaillée que vous voulez. Je peux toutefois vous dire que Moncton, à l'instar de beaucoup d'autres collectivités du Canada, réclame de plus en plus de services. Nous avons essayé de répondre à cette demande. Nous l'avons fait dans beaucoup d'autres villes aussi.

**Le sénateur Forrestall:** Je suppose que si WestJet n'y était pas allé, Air Canada n'aurait pas ajouté le moindre siège supplémentaire sur cette destination.

**M. Markey:** Dans le cas de Moncton, nous avons réagi à l'initiative de WestJet en alignant nos prix sur les leurs.

**Le sénateur Forrestall:** Vous ne les avez pas alignés; vous leur avez coupé les jambes.

**Le sénateur Finestone:** Vous êtes allés plus bas.

**M. Markey:** Si je ne me trompe pas, je crois bien que nous avons aligné nos prix sur les leurs.

**Le sénateur Forrestall:** Eh bien, il y en a un de nous deux qui se trompe, parce que ce que l'on nous a dit, c'est que vous avez fait deux choses: vous avez établi vos prix plus bas que les leurs; et vous avez accru la capacité. Il n'y a pas à en sortir. Je déteste revenir constamment sur cet exemple et je doute beaucoup que Canadien se serait lancé dans une opération de ce genre, mais qui sait? Si c'est le monde dans lequel nous devons vivre et si Canadien et Air Canada ont manœuvré de la sorte dans le dossier WestJet, est-ce que tous les autres peuvent s'attendre à subir le même traitement?

**M. Markey:** Je prends bonne note de vos arguments. Je dirai simplement que les Canadiens veulent de la concurrence. Je ne pense pas que le cas de Moncton soit le moins différent à cet égard. Nos prix étaient compétitifs le jour où WestJet a fait son annonce. À ma connaissance, nous avons seulement tenté de demeurer compétitifs dans ce marché. Franchement, c'est un objectif que nous devons tous favoriser.

**Le sénateur Forrestall:** Pas de cette façon. C'était plutôt brutal.

**Le sénateur Finestone:** Vous êtes très bon pour faire de la voltige.

**Le sénateur Forrestall:** J'affirme que si ce projet de loi avait été en place, cela ne serait pas arrivé. J'ignore comment les Monctoniens auraient pu recevoir un meilleur service aérien, si WestJet ne s'était pas présenté. Air Canada n'avait aucun désir de le faire, par plus que Canadien. Je ne suis même pas sûr que Canadien allait à Moncton. Était-ce le cas?

**M. Markey:** Il faudrait que je vérifie l'horaire, mais il est certain qu'Air Canada y allait.

**Le sénateur Forrestall:** Air Canada et Air Nova?

**M. Markey:** Absolument. WestJet est un formidable concurrent. Si vous écoutez Steve Smith, qui est un bon ami à moi, vous verrez qu'il est favorable à la concurrence.

**Le sénateur Forrestall:** Mais cela n'est pas de la concurrence.

**Mr. Markey:** You cannot be selective about where you want to compete. You cannot pick one market and say, “We do not want competition there.” Competition is competition. WestJet is very formidable. Look at their performance in Western Canada over the past four or five years. They are extremely successful.

**Senator Forrestall:** I do not see you taking them on out there, though. You waited until they hit the Maritimes and we are the losers.

**Mr. Markey:** We took them on in every market in Western Canada and it did not do us much good.

**Senator Forrestall:** That is, Canadian took them on?

**Mr. Markey:** I can only speak for Canadian.

**Senator Forrestall:** However, you did not go to the lengths that I suggested a moment ago. I am aware of what you did. You did not go to the lengths that Air Canada did.

**Mr. Markey:** Air Canada has only matched them on price.

**Senator Forrestall:** No, seat capacity as well, double the seat capacity.

**Mr. Markey:** Air Canada had additional capacity on the market prior to that. They have increased the seats on certain flights to meet demand in the marketplace.

**Senator Forrestall:** We have been told that, but it goes much further. There was predatory pricing. It evoked the response from the Competition Bureau that they would have been proceeding with criminal charges. That must be fairly serious.

**Mr. Markey:** Of course it is serious. I would never suggest for a moment that it would not be.

**Senator Forrestall:** I am sorry, but that is not what you are saying to me, unless I badly misunderstand you.

In any event, what I am after is whether or not these regulations, as you read them, are too strong. Do they go far enough? I am talking from the consumer's perspective.

We have had quite a lot of conversation today among a variety of witnesses about 1(f), and using commission overrides and other inducements to sell or purchase flights, the offering carrier thereby eliminating or disciplining a competitor or impending entry or expansion of a competitor in the market.

There is competition and then there is a sledgehammer.

**Mr. Markey:** I said at the outset that I thought that the regulations were much stronger than they needed to be. That is not necessarily true of every regulation, but certainly the overall package is serious and significant and would cause any airline to be very attentive to it. That is a formidable challenge.

On the other hand, I think Air Canada will operate successfully in the new environment by being responsive to the kinds of challenges they face, whether they are competitive or from a policy point of view.

**M. Markey:** On ne peut pas être sélectif quant aux endroits où l'on veut de la concurrence. On ne peut pas choisir un marché et dire: «On ne veut aucune concurrence à cet endroit». La concurrence, c'est la concurrence. WestJet est un rival formidable. Voyez ce qu'ils ont accompli dans l'Ouest du Canada depuis quatre ou cinq ans. Ils ont beaucoup de succès.

**Le sénateur Forrestall:** Mais je constate que vous n'allez pas leur faire concurrence là-bas. Vous avez attendu qu'ils viennent dans les Maritimes et c'est nous qui sommes perdants.

**M. Markey:** Nous les avons confrontés dans tous les marchés de l'ouest du Canada et cela ne nous a pas été profitable.

**Le sénateur Forrestall:** Vous voulez dire que Canadien les a confrontés?

**M. Markey:** Je peux seulement parler au nom de Canadien.

**Le sénateur Forrestall:** Toutefois vous n'êtes pas allés aussi loin que ce que j'ai mentionné il y a un instant. Je sais ce que vous avez fait. Vous n'êtes pas allés aussi loin qu'Air Canada.

**M. Markey:** Air Canada a seulement abaissé ses prix à hauteur des leurs.

**Le sénateur Forrestall:** Non, vous oubliez la capacité, ils ont aussi doublé le nombre de sièges.

**M. Markey:** Air Canada avait une capacité additionnelle sur ce marché avant cela. Ils ont augmenté le nombre de sièges pour certains vols pour répondre à la demande du marché.

**Le sénateur Forrestall:** C'est ce qu'on nous a dit, mais cela va beaucoup plus loin. Il y a eu des prix d'éviction. Le Bureau de la concurrence a fait savoir qu'il aurait intenté des poursuites. C'est donc assez grave.

**M. Markey:** Bien sûr que c'est grave. Il ne me viendrait pas à l'idée de le nier.

**Le sénateur Forrestall:** Je suis désolé, mais ce n'est pas ce que vous m'avez dit, à moins que je vous aie bien mal compris.

Quoi qu'il en soit, la question que je vous pose, c'est de savoir si ces règlements, d'après vous, sont trop rigoureux. Vont-ils assez loin? Je veux dire du point de vue du consommateur.

Nous avons eu aujourd'hui de longues conversations avec et entre divers témoins au sujet de l'alinéa 1f) et de l'utilisation des surprimes et d'autres incitatifs pour acheter ou vendre des vols, ce qui permet à un transporteur d'éliminer un concurrent ou de le mettre à sa place ou de faire obstacle à l'arrivée ou à l'accroissement d'un concurrent sur le marché.

Il y a la concurrence, et puis il y a le marteau pilon.

**M. Markey:** J'ai dit au début qu'à mon avis, le règlement est beaucoup plus rigoureux qu'il ne doit l'être. Ce n'est pas nécessairement vrai de toutes les dispositions du règlement, mais il est certain que, pris globalement, c'est une mesure lourde et sérieuse à laquelle toute compagnie aérienne devra accorder beaucoup d'attention. C'est un formidable défi.

Par ailleurs, je pense qu'Air Canada va fonctionner avec beaucoup de succès dans le nouvel environnement en relevant tous les défis auxquels la compagnie est confrontée, que ce soit la concurrence ou la réglementation.



**Senator Forrestall:** Are you people sufficiently separated in your day-to-day activity that you do not participate in this type of decision-making process?

**Mr. Markey:** To which type of process are you referring?

**Senator Forrestall:** To send in the level of competition that was unleashed against WestJet in Moncton. Did your company participate in that?

**Mr. Markey:** No. We are effectively running Canadian Airlines.

**Senator Forrestall:** Competitively?

**Mr. Markey:** Not as competitively as it has been run in the past. The functions and much of the scheduling have been integrated. We have been trying to get the financial restructuring of the airline completed to protect the employees of Canadian and to try to stabilize service to the 110 communities we serve. That was in jeopardy in the past six months, and indeed will still in jeopardy until we have finished the restructuring. An enormous amount of work has been spent on that.

**Senator Forrestall:** I appreciate that. I am not underscoring that.

The union problems that you are now facing give cause for some alarm. Do you have any sense of whether that can come to a reasonable, negotiated conclusion in the next one or two months, or is it likely to be protracted?

**Mr. Markey:** Some of the issues are very complex. You heard the previous group talk about them and how deeply these cut into the employee groups, seniority being the most difficult.

We remain optimistic that these negotiations can be brought to a conclusion. Whether it is Canadian or American at this point, in terms of management, everyone is very focused on trying to ensure that that will be the outcome. No one wants to see a protracted, difficult labour-management situation, nor do we want to see a strike.

There has been some coverage recently on the Air Canada pilots. The simple fact is that Air Canada has put an offer before the pilots that we believe to be fair. That offer has been rejected at this point, but we remain confident that if there is a reasonable debate about the merit of the offer, it will be accepted.

No strike vote has been taken. None of this will happen for some time, if at all. Hopefully, it will not.

**Senator Callbeck:** In regard to the load capacity, you spoke about both airlines now flying with fewer empty seats. What capacity are you now aiming for and at what capacity are people bumped and left behind?

**Mr. Markey:** There is no magic capacity number at this point that we are aiming for. The reality is that Canadian and Air Canada have been beating themselves up for a decade and flying empty planes. That situation has changed.

**Le sénateur Forrestall:** Y a-t-il une séparation suffisamment nette dans vos activités courantes pour que vous ne participiez pas à ce genre de processus décisionnel?

**M. Markey:** À quel processus faites-vous allusion?

**Le sénateur Forrestall:** Pour déclencher une attaque contre la concurrence comme celle qui a été lancée contre WestJet à Moncton. Votre compagnie a-t-elle participé à cela?

**M. Markey:** Non. Nous nous occupons de la gestion des Lignes aériennes Canadien.

**Le sénateur Forrestall:** En tant que compétiteur?

**M. Markey:** Pas autant que par le passé. Les fonctions et une bonne partie de l'horaire ont été intégrées. Nous avons essayé de mettre en place la restructuration financière de la compagnie aérienne pour protéger les employés de Canadien et pour essayer de stabiliser le service dans les 110 localités que nous desservons. C'était menacé depuis six mois et en fait, la menace ne sera pas levée tant que nous n'aurons pas mis la dernière main au refinancement. On a déjà consacré énormément de travail à cette tâche.

**Le sénateur Forrestall:** Je m'en rends compte. Je ne sous-estime pas cela.

Les problèmes syndicaux auxquels vous êtes maintenant confrontés suscitent quelque inquiétude. Avez-vous le sentiment que cette situation pourra déboucher sur une conclusion raisonnable et négociée d'ici un mois ou deux, ou bien le conflit va-t-il probablement se prolonger?

**M. Markey:** Certaines questions en litige sont très complexes. Vous avez entendu le groupe précédent vous en parler et vous dire toute l'importance de ces questions pour les employés, le problème de l'ancienneté étant le plus épineux.

Nous demeurons optimistes et nous croyons que les négociations pourront être menées à bon terme. Que ce soit chez Canadien ou chez American, tous les membres de la direction ne ménagent actuellement aucun effort pour tenter d'en arriver à un résultat heureux. Personne ne souhaite un conflit patronal-syndical prolongé, pas plus que nous ne voulons de grève.

Les pilotes d'Air Canada ont fait parler d'eux dernièrement dans les médias. Le fait est qu'Air Canada a présenté aux pilotes une offre que nous croyons juste. L'offre a été rejetée, mais nous demeurons confiant qu'elle sera acceptée si elle donne lieu à un débat raisonnable pour en faire valoir les mérites.

Aucun vote de grève n'a été pris. Rien de tout cela n'arrivera avant un certain temps et peut-être pas du tout. J'espère que cela n'aura pas lieu.

**Le sénateur Callbeck:** Au sujet du facteur d'occupation, vous avez dit que les deux compagnies ont maintenant moins de sièges vides. Quel taux d'occupation visez-vous maintenant et à partir de quel taux commence-t-on à exclure des passagers qui restent sur la touche?

**M. Markey:** Il n'y a pas de chiffre magique ou de cible. La réalité est que Canadien et Air Canada se sont entre-tués pendant une décennie en faisant décoller des avions vides. La situation a changé.

We are now trying to cope with the fact that we do have additional demand on the marketplace, and even higher demand this summer over last summer than we expected. We do not set a level and say, "At this level, we will be happy." We try to serve the markets effectively. You do not do that by setting an artificial threshold.

**Senator Callbeck:** I thought in the airline industry that 70 per cent was considered the load capacity, and beyond that people get bumped or left behind.

**Mr. Markey:** I think that is true. However, I am saying that, in this current situation, where we have made so many changes, we have watched all of the markets carefully. For example, we met recently with Saskatoon. We had their load factors by flight, by day. We said that, in our view, they were too high and we adjusted them down. The norm is probably somewhere in the 70 to 75 per cent range. However, we have been running higher than that on some routes.

As a result, we felt that we had to make some decisions and put in additional capacity. We increased capacity recently out of St. John's, Regina, Saskatoon, and Halifax on certain flights because we felt the demand and the load factors were too high and we were not serving them adequately.

**Senator Callbeck:** How high were the load factors?

**Mr. Markey:** We got up to about 85 per cent on a couple of flights, perhaps higher. On that level, the people who manage these flights on a daily basis look at these numbers almost hourly and say, "We are probably not serving this market effectively. There is more demand than we are meeting." We needed to adjust those, and we did.

**Senator Callbeck:** I am asking this because I am really concerned about my own province this summer. We will have roughly 13,972 fewer seats. I do not know how the tourism industry will cope with that. There will be an awful bottleneck in July and August of people trying to get to Prince Edward Island. As a result, it will do major damage to that industry.

**Mr. Markey:** Your point is well taken. If I may, I wish to explain that a little. I am agreeing with you, but I wish to offer a caveat.

Those numbers exclude the capacity that InterCanadian flew into Charlottetown last summer. Unfortunately, InterCanadian is no longer an active airline. Air Canada has shown a remarkable resilience in the face of the challenge of InterCanadian's bankruptcy.

Last year in Charlottetown, between Canadian and Air Canada, the total number of seats in July was 10,628. This year, the total number of seats flown by Air Canada and Canadian is 14,493. We have stepped up to the deficiencies, but we have not picked up all of the InterCanadian seats. I appreciate that fact. However, we

Nous essayons maintenant de faire face à la réalité, à savoir qu'il y a une demande accrue sur le marché et même une demande encore plus forte cet été par rapport à l'été dernier et par rapport à nos attentes. Nous n'établissons pas un niveau d'occupation en disant: «À ce niveau là, nous serons contents». Nous essayons de servir efficacement le marché. On ne peut pas faire cela en fixant un seuil artificiel.

**Le sénateur Callbeck:** Je croyais que dans le secteur du transport aérien, on considérait que la capacité limite est de 70 p. 100 et qu'au-delà de ce taux, des passagers commencent à se faire évincer et ne peuvent prendre le départ.

**M. Markey:** Je pense que c'est vrai. Mais ce que je dis, c'est que dans la situation actuelle, nous avons fait tellement de changements que nous avons étudié tous les marchés très attentivement. Par exemple, nous nous sommes réunis récemment au sujet de Saskatoon. Nous avons les facteurs d'occupation pour chaque vol, pour chaque jour. Nous avons dit qu'à notre avis, les taux étaient trop élevés et nous les avons donc rajustés à la baisse. La norme est probablement autour de 70 à 75 p. 100. Toutefois, sur certaines routes, nous avons eu des taux plus élevés que cela.

En conséquence, nous estimions que nous devons prendre certaines décisions et ajouter à la capacité. Nous avons accru la capacité récemment à St. John's, Regina, Saskatoon et Halifax sur certains vols, parce que nous estimions que la demande et le taux d'occupation étaient trop élevés et que nous n'assurions plus un bon service.

**Le sénateur Callbeck:** À quel niveau se situaient les taux d'occupation?

**M. Markey:** Nous avons atteint environ 85 p. 100 sur certains vols, peut-être même plus. À ce niveau, les gens qui assurent la gestion courante de ces vols suivent ces chiffres d'heure en heure et se disent: «Nous ne servons probablement pas ce marché efficacement. La demande est plus forte que l'offre.» Nous devons faire des rajustements et nous l'avons fait.

**Le sénateur Callbeck:** Je pose la question parce que je m'inquiète beaucoup au sujet de ma propre province cet été. Nous aurons environ 13 972 sièges de moins. J'ignore comment l'industrie touristique va s'arranger. Il y aura un engorgement épouvantable en juillet et en août, quand les touristes voudront quitter l'Île-du-Prince-Édouard. Cela fera beaucoup de tort à cette industrie.

**M. Markey:** Votre argument est valable. Si vous me le permettez, je voudrais vous donner des explications. Je suis d'accord avec vous, mais je veux formuler une mise en garde.

Ces chiffres excluent la capacité des vols qu'InterCanadien avait sur Charlottetown l'été dernier. Malheureusement, InterCanadien n'est plus en activité. Air Canada a fait preuve d'une remarquable capacité d'adaptation devant le défi que posait la faillite d'InterCanadien.

L'année dernière, à Charlottetown, si l'on fait le total de Canadien et d'Air Canada, le nombre de sièges en juillet a été de 10 628. Cette année, le nombre total de sièges d'Air Canada et de Canadien est de 14 493. Nous avons accru notre service, mais nous n'avons pas repris la totalité des sièges d'InterCanadien. Je



have tried to make an enormous commitment to Charlottetown. I think we will continue to watch that market carefully.

**Senator Callbeck:** The fact is we are still short several thousand seats because of what happened to InterCanadian.

I want to express my concern because I am worried about what will happen to the tourist industry. It is not only this year, but if people have a bad experience trying to come to Prince Edward Island — for example, if they get bumped — they will not want to come back next year.

**Mr. Markey:** I could not agree more. We understand that Charlottetown's economy depends on tourism. We view ourselves as partners in this process. I did not make that comment in a cavalier way. We have been working with communities across this country, including Charlottetown.

The chairman of your airport authority has been extremely pleased by what we have tried to do in the community, because we recognize the importance of tourism to Charlottetown. They have encouraged us to look at additional capacity. We have put on additional flights, for example, from Montreal, into that market.

Over time, if we work together in partnership with communities like Charlottetown, we will develop an improved service. What we do not have is the capacity to put seats into those markets just because InterCanadian is not there. We are serving the entire country, plus the international market, as effectively as we can with all of our equipment.

**Senator Callbeck:** I agree that route from Montreal to the island is extremely important because of the Japanese markets. I understand it will connect with the Tokyo flight.

**Mr. Markey:** I would encourage you to work with the airline wherever possible to ensure that we understand the opportunities. As we have demonstrated in recent months, we do not necessarily have omniscience on our side. We need as much help as we can get. We are open to that.

**Senator Callbeck:** You were here for the discussion today about Canadian Regional. Do you think that is a viable business?

**Mr. Markey:** It is a viable business with us. We have made no secret of the fact that we are very proud of Canadian Regional Airlines.

**Senator Callbeck:** Is it viable if sold?

**Mr. Markey:** We have always made no pretence about our views. We have never been anything but unequivocal about that. We think it should remain in the Air Canada family.

On the other hand, we will honour the commitments to the Canadian Competition Bureau. We made a commitment to put Canadian Regional on the market. Much of the last few months,

m'en rends compte. Nous avons toutefois tenté de prendre des engagements énormes envers Charlottetown. Je pense que nous allons continuer de suivre ce marché de très près.

**Le sénateur Callbeck:** Il n'en demeure pas moins qu'il nous manque encore plusieurs milliers de sièges, à cause de ce qui est arrivé à InterCanadien.

Je tiens à exprimer mon inquiétude parce que je crains que l'industrie touristique soit durement touchée. Les conséquences ne se feront pas seulement sentir cette année, car si les gens ont une mauvaise expérience dans leur voyage à l'Île-du-Prince-Édouard, par exemple s'ils se font évincer d'un vol, ils ne voudront pas revenir l'année prochaine.

**M. Markey:** Je suis entièrement d'accord. Nous comprenons que l'économie de Charlottetown dépend du tourisme. Nous nous considérons comme des partenaires dans ce processus. Je n'ai pas fait ce commentaire à la légère. Nous avons travaillé de concert avec de nombreuses localités d'un bout à l'autre du pays, y compris Charlottetown.

Le président de votre administration aéroportuaire s'est réjoui énormément de ce que nous avons tenté de faire dans la collectivité, parce que nous reconnaissons l'importance du tourisme pour Charlottetown. Ils nous ont encouragé à envisager d'accroître la capacité. Nous avons ajouté des vols, par exemple depuis Montréal, pour servir ce marché.

Avec le temps, si nous travaillons ensemble, en partenariat avec des collectivités comme Charlottetown, nous allons établir un meilleur service. Par contre, nous n'avons pas la capacité d'ajouter des sièges sur cette destination simplement pour compenser l'absence d'InterCanadien. Nous servons l'ensemble du pays, plus le marché international, aussi efficacement que nous le pouvons compte tenu de notre matériel.

**Le sénateur Callbeck:** Je conviens que la route de Montréal à l'île est extrêmement importante à cause du marché japonais. Je crois comprendre qu'il y aura connexion avec le vol de Tokyo.

**M. Markey:** Je vous encourage à travailler avec la compagnie aérienne, dans toute la mesure du possible, pour veiller à ce que nous comprenions toutes les possibilités qui se présentent sur le marché. Comme nous en avons fait la preuve ces derniers mois, nous ne sommes pas nécessairement omniscients. Nous avons besoin de toute l'aide que nous pouvons trouver. Nous sommes tout à fait ouverts à cela.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez assisté aujourd'hui à la discussion sur Canadien Régional. Pensez-vous que c'est une entreprise viable?

**M. Markey:** C'est une entreprise viable pour nous. Nous n'avons nullement dissimulé que nous sommes très fiers des Lignes aériennes Canadien Régional.

**Le sénateur Callbeck:** Est-ce viable une fois vendu?

**M. Markey:** Nous n'avons jamais laissé planer le moindre doute sur notre opinion là-dessus. Nous pensons que la compagnie doit demeurer membre de la famille d'Air Canada.

Par contre, nous allons respecter les engagements pris envers le Bureau de la concurrence du Canada. Nous avons pris l'engagement de mettre en vente la compagnie Canadien

as difficult as it has been, we have been focused on trying to figure out exactly how to do that and at what price. We hope that we are close to succeeding at that. We will then find out whether or not there is a viable buyer for Canadian Regional. In fairness to the employees you heard a few minutes ago, it is obvious that they want to be part of the Air Canada family, and I cannot say that I blame them, because their future is a strong one in that family. They do not want what happened to others to be a precursor to what happens to them.

**Senator Callbeck:** Do you feel Canadian Regional could be viable on its own?

**Mr. Markey:** It is a significant carrier in its own right. It may be that in some way it could be enhanced by a partnership with other carriers. I am only familiar with the business model we have and the way it integrates into our system. We know that it is highly valuable from our point of view. We are convinced that it contributes massively to our system, so it has viability. I do not know about other business models that might or might not work. I am not equipped to analyze it.

**Senator Callbeck:** Senator Forrestall mentioned WestJet. I want to talk about a similar situation. Mr. Smith appeared as a witness from Pacific Coastal. He indicated that Pacific Coastal entered into agreement with Canadian Airlines and that they were flying different routes on Vancouver Island. The contract was automatically renewable, but it could be cancelled with three months' notice. Canadian cancelled it with less than three months' notice, which meant Pacific Coastal was without the CP code and any flow-through passengers. It left them in a pretty difficult situation.

Air Canada is in this and it seems to me that it was there before. However, I would have to ask, did Canadian make the decision to leave Pacific Coastal in that position, or were they instructed to by Air Canada?

I appreciate that they are very concerned about their future. The reality is that as we looked at the markets going forward, we had to try to evaluate the best way to serve those markets.

As part of our new partnership and new integrated company, AirBC, with their additional capacity in British Columbia, was a more logical partner for us at that point than Pacific Coastal Airlines.

On the other hand, there are examples that have gone the other way. Air Georgian in Ontario will fly a number of third-tier routes for Air Canada into U.S. cities as well as some Canadian cities. Air Georgian was a Canadian third-tier carrier. The opportunity for some carriers is bigger than it is for others. Unfortunately, in the case of PCA, it did not make as much sense. That does not mean that there cannot be opportunities in the long term. That was the most rational approach that we could take in the short term.

Régional. Pendant une bonne partie des derniers mois, malgré toutes les difficultés, nous nous sommes efforcés de déterminer exactement comment nous y prendre et à quel prix. Nous espérons que nous touchons au but. Nous verrons alors s'il y a un acheteur quelque part pour Canadian Régional. En toute justice envers les employés que vous avez entendus il y a quelques minutes, il est évident que ces derniers veulent demeurer membres de la famille d'Air Canada et je ne peux pas le leur reprocher parce qu'ils ont un bel avenir dans cette famille. Nous ne voulons pas que ce qui est arrivé à d'autres préfigure ce qui leur arrivera.

**Le sénateur Callbeck:** Estimez-vous que Canadian Régional pourrait être rentable de façon indépendante?

**M. Markey:** C'est un transporteur important en soi. Il est possible qu'à certains égards, la compagnie soit renforcée par un partenariat avec d'autres transporteurs. Le seul modèle commercial que je connaisse bien est le nôtre et je sais que la compagnie est bien intégrée dans notre système. Nous savons que cette intégration est fort précieuse de notre point de vue. Nous sommes convaincus que la compagnie contribue massivement à notre système et elle a donc une valeur certaine. J'ignore si cela pourrait fonctionner dans un autre modèle commercial. Je n'ai pas les moyens de faire cette analyse.

**Le sénateur Callbeck:** Le sénateur Forrestall a mentionné WestJet. Je veux parler d'un cas semblable. M. Smith a comparu comme témoin représentant Pacific Coastal. Il a dit que Pacific Coastal avait conclu une entente avec les Lignes aériennes Canadien et que les deux compagnies exploitaient des vols différents vers l'île de Vancouver. Le contrat était renouvelable automatiquement, mais il pouvait être annulé à trois mois d'avis. La compagnie Canadien l'a annulé à moins de trois mois d'avis, laissant Pacific Coastal sans aucun code du CP et sans passagers en transit. La compagnie se retrouvait dans une situation assez difficile.

Air Canada est présente dans ce dossier et il me semble que la compagnie l'était déjà auparavant. Je dois toutefois poser la question: Canadien a-t-il pris la décision de laisser Pacific Coastal dans cette situation, ou bien en a-t-il reçu l'ordre d'Air Canada?

**M. Markey:** Je sais qu'ils sont très inquiets de l'avenir. La réalité est que nous avons examiné l'évolution des marchés et qu'il nous a fallu évaluer la meilleure façon de les servir.

Dans le cadre de notre nouveau partenariat et de notre nouvelle compagnie intégrée, AirBC, qui a une capacité additionnelle en Colombie-Britannique, était un partenaire plus logique pour nous à ce moment-là que Pacific Coastal Airlines.

En revanche, il y a des cas où cela a été tout le contraire. Air Georgian, en Ontario, va assurer un certain nombre de liaisons régionales pour Air Canada vers des villes américaines aussi bien que canadiennes. Air Georgian était un transporteur canadien de troisième niveau. Les possibilités pour certains transporteurs aériens sont plus importantes que pour d'autres. Malheureusement, pour ce qui est de PCA, ce n'était pas logique. Il ne faut pas en déduire qu'il n'y aura pas de possibilités à long terme. C'était la décision la plus logique que nous pouvions prendre à court terme.



**Senator Callbeck:** In other words, you will do whatever you have to do to get passengers, even if it means breaking a contract?

**Mr. Markey:** No. I appreciate that point of view. We will do what we need to do to accommodate passengers who want to fly on Air Canada, and we have to do that responsibly and with enthusiasm and conviction. We must show people that we care and that we want their business. We do not intend to act as a monopoly or as a predatory company. That is not characteristic of a successful company in this country. It is the antithesis of the kinds of values that you would want from Air Canada, or that we would permit. I would hope that we would not do that.

**Senator Callbeck:** I agree, but when I look at the situation with WestJet, I see predatory action. I cannot say anything else. You were going to decrease your seats by 9 per cent, then WestJet came in, and all of a sudden your seats are back up 67 per cent, and then you come in with a lower price than that of WestJet. What are you doing but trying to drive them out of business?

**Mr. Markey:** To which market are you referring?

**Senator Callbeck:** Moncton.

**Mr. Markey:** Mr. Steve Smith is a very formidable businessman, as are his partners in WestJet. I am fairly recent testimony to their success. Moncton is a unique case, and I think it is an example of where Air Canada has every right to try to compete on fair and commercial terms. I understand that is what it has done.

I do not think that Air Canada wants to gain a reputation for doing the kinds of things you are talking about, because it is not in their interest — long term, short term, or any term — to develop those kinds of characteristics. I for one do not believe that those are the characteristics that we will attribute to the corporation in one year's time.

**Senator Callbeck:** We have given you two examples, if you keep going this way.

**Mr. Markey:** I will not argue with your examples, although I tried to explain the Air Georgian situation, which is a nice offset. As an airline, and as part of the new airline, we will continue to work with communities across this country. Fredericton is a good example. I hope that while there may be the occasional blemish, maybe we will receive credit for some of the things that we are doing properly. That is all that I am saying.

**Senator Finestone:** I have a supplementary question to the excellent observations of my colleague, Senator Callbeck. In a similar situation, Canadian withdrew its service to Saint John's, Newfoundland?

**Mr. Markey:** No. That is not correct.

**Senator Finestone:** I believe that you withdrew some services to Newfoundland. What is the name of your other route?

**Le sénateur Callbeck:** En d'autres termes, vous ferez n'importe quoi pour obtenir des passagers, même s'il faut pour cela violer un contrat?

**M. Markey:** Non. Je comprends ce que vous voulez dire. Nous ferons ce qu'il faut pour transporter les passagers qui veulent voler sur les ailes d'Air Canada, et nous devons le faire de façon responsable, avec enthousiasme et conviction. Nous devons montrer aux gens que leurs intérêts nous tiennent à cœur et que nous voulons leur clientèle. Nous n'avons pas l'intention d'agir comme une société qui détient un monopole ou qui désire évincer ses concurrents. Ce n'est pas typique d'une société prospère dans notre pays. C'est l'antithèse des valeurs que l'on recherche chez Air Canada ou que nous autoriserions. J'espère que nous n'en arriverons pas là.

**Le sénateur Callbeck:** Je suis d'accord, mais quand on voit ce qui s'est passé pour WestJet, je constate qu'il y a eu pratique d'éviction. Je n'ai rien d'autre à dire. Vous alliez diminuer le nombre de sièges de 9 p. 100, puis quand WestJet est arrivé, d'un seul coup vous avez augmenté la capacité de 67 p. 100, et vous offrez un prix inférieur à celui de WestJet. À quoi sert tout cela si ce n'est à évincer ce concurrent?

**M. Markey:** De quel marché parlez-vous?

**Le sénateur Callbeck:** De Moncton.

**M. Markey:** M. Steve Smith est un homme d'affaires formidable, tout comme ses partenaires de WestJet. J'ai été témoin depuis peu de leur réussite. Moncton est un cas particulier et c'est un exemple de marché où Air Canada a parfaitement le droit de soutenir la concurrence à des conditions justes et commerciales. Je crois comprendre que c'est ce qu'a fait la compagnie.

Je ne pense pas qu'Air Canada veuille se faire une réputation en se livrant aux agissements dont vous parlez, car ce n'est pas dans son intérêt — ni à long terme, ni à court terme, ni à aucun moment — d'agir de cette façon. Pour ma part, je ne crois pas que c'est ainsi que l'on qualifiera la société d'ici un an.

**Le sénateur Callbeck:** Nous vous avons cité deux exemples, si vous poursuivez dans cette veine.

**M. Markey:** Je ne nie pas vos exemples, mais j'ai essayé de vous expliquer le cas de Air Georgian, qui est un compromis acceptable. En tant que compagnie aérienne et qu'élément de la nouvelle compagnie, nous continuerons de collaborer avec les collectivités du pays. Fredericton en est un bon exemple. J'espère que même si un petit problème surgit à l'occasion, on reconnaîtra notre mérite pour tout ce que nous faisons de bien. C'est tout ce que je veux dire.

**Le sénateur Finestone:** J'ai une question qui fait suite aux excellentes remarques de ma collègue la sénateur Callbeck. Dans un cas semblable, Canadien a interrompu son service vers Saint John's à Terre-Neuve?

**M. Markey:** Non. C'est faux.

**Le sénateur Finestone:** Je crois que vous avez supprimé certains services vers Terre-Neuve. Quelle est l'autre liaison que vous assurez?

**Mr. Markey:** Deer Lake.

**Senator Finestone:** You withdrew your service from Deer Lake.

**Mr. Markey:** Yes.

**Senator Finestone:** I have a family that wants to go to Deer Lake — five seats. I am sure that you read about it.

**Mr. Markey:** Yes, I read about it many times.

**Senator Finestone:** What are you going to do? They made a request in May for five seats to Deer Lake, but market demand means that all seats are filled. That sounds a little ridiculous to me.

As I understand it, both you and Air Canada had seats on your airlines going to Deer Lake. Then you withdrew and there has been no replacement, except that Air Canada has added 37 seats.

**Mr. Markey:** That is right.

**Senator Finestone:** That was considered enough to fill the market demand?

**Mr. Markey:** We believe that it has been sufficient, but you are telling me there is a demand that we are not meeting.

**Senator Finestone:** Will you find some seats by the end of July?

**Mr. Markey:** We will take a look at it.

**The Chairman:** Mr. Markey and Mr. Bradley, thank you very much.

Our next witnesses are from Air Canada. Please proceed.

[Translation]

**Mr. Robert A. Milton, President and CEO, Air Canada:** Madam Chair and honourable senators, on behalf of Air Canada, I thank you for having given me the opportunity to address this committee.

[English]

I am pleased to have this opportunity to provide you with an update of the integration process currently underway at Air Canada and Canadian Airlines. At this point, I do not need to tell you how challenging this process has been and continues to be in terms of logistics, information technology, staff, facilities, operations, schedule, finances, legal processes and so on. Given the hurdles and scrutiny we have faced over the past few months, we have been extremely fortunate to count on the efforts of the women and men who work for Air Canada and Canadian Airlines across this country and around the world. They have undertaken with professionalism and determination the enormous challenge of integrating two airlines into one carrier serving Canadians and Canadian communities. It is not an easy process and it is not a perfect process, but we have reached a number of important milestones in the first six months.

**M. Markey:** Deer Lake.

**Le sénateur Finestone:** Vous avez cessé le service vers Deer Lake.

**M. Markey:** En effet.

**Le sénateur Finestone:** Je connais une famille qui veut se rendre à Deer Lake; cela représente cinq passagers. Je suis sûr que vous avez lu quelque chose à ce sujet.

**M. Markey:** Oui, j'ai vu plusieurs articles à ce sujet.

**Le sénateur Finestone:** Que comptez-vous faire? Ces gens là ont fait une demande en mai pour réserver cinq places vers Deer Lake, mais la demande est telle que tous les avions sont pleins. Cela me paraît un peu ridicule.

Si j'ai bien compris, votre compagnie et Air Canada avaient des places sur les vols vers Deer Lake. Puis vous avez supprimé le service sans le remplacer, si ce n'est qu'Air Canada a ajouté 37 places.

**M. Markey:** C'est exact.

**Le sénateur Finestone:** Cela semblait suffisant pour répondre à la demande du marché?

**M. Markey:** Nous pensons que c'était suffisant, mais d'après ce que vous me dites, il y a une demande excédentaire.

**Le sénateur Finestone:** Pourriez-vous trouver des places d'ici la fin juillet?

**M. Markey:** Nous allons voir ce que l'on peut faire.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Markey et monsieur Bradley.

Nos témoins suivants représentent Air Canada. Veuillez vous asseoir.

[Français]

**M. Robert A. Milton, président-directeur général, Air Canada:** Madame la présidente et honorables sénateurs, au nom d'Air Canada, je vous remercie de l'occasion que vous me donnez de m'adresser à ce comité.

[Traduction]

Je suis heureux d'avoir l'occasion de faire le point avec vous sur le processus d'intégration actuellement en cours à Air Canada et à Canadien International. Pour le moment, je ne crois pas nécessaire de vous dire à quel point ce processus a présenté et continue de présenter une foule de défis, qu'il s'agisse de la logistique, de la technologie de l'information, du personnel, des installations, de l'exploitation, de l'horaire, des finances, des procédures juridiques et ainsi de suite. Étant donné les obstacles et le minutieux examen auquel nous avons été confrontés ces derniers mois, nous sommes très privilégiés de pouvoir compter sur les efforts des femmes et des hommes qui travaillent pour Air Canada et Canadien dans tout le pays et dans le monde entier. Ils ont entrepris de relever avec professionnalisme et détermination l'énorme défi qui consiste à intégrer deux transporteurs aériens en un seul, au service des Canadiens et des collectivités canadiennes. Ce n'est pas un processus de tout repos et il est loin d'être parfait, mais nous avons franchi un certain nombre de jalons importants au cours des six premiers mois.



On the financial front, we are close to a final court decision that will permit Air Canada to acquire the outstanding shares of Canadian Airlines. That means a large chunk of the financial restructuring of the Canadian airline industry will be complete, and it will have been done without government subsidies, without a taxpayer bailout, and without the devastating toll of 17,000 unemployed airline workers, mostly in Western Canada. That is a significant step forward. As committee members know, this restructuring is being completed without one penny of taxpayers' money.

Working with our colleagues at Canadian, we have identified synergies and we have developed an overall plan for integration that will bring the two carriers into a secure financial and operational future. We are also making good on our commitments. For example, I am pleased to tell this committee that 170 new accounting jobs are coming to Winnipeg, created mainly as a result of repatriation of accounting work currently being done by AMR Corp. in the United States.

On April 2, we began implementation of an integrated summer schedule, which offers Canadian consumers 32 new routes, 12 new designations, and over 2,000 daily non-stop flights. Our baseline was to deploy the combined capacity of Air Canada and Canadian Airlines to meet market demand plus 3 per cent. In other words, we built in substantial room for growth, but if we did not get it right we were ready to adjust and make changes based on customer and community input.

We are now in the process of finalizing our schedule. It has been a consultative process that has seen us adjust capacity where needed and even defer international services to meet the important and immediate demands of communities in Canada. It has been a process under which we have added 5,300 additional seats per week in Canada to respond to consumer needs and still have 200,000 frequent-flyer seats available between now and August.

The early signs emanating from this schedule are particularly positive for Canadian Airlines. Loads on Canadian are up. Advanced bookings are up. The summer schedule is a catalyst to improve profitability at both airlines. This augurs well for a financially viable and stable airline industry in Canada, rather than a perpetual problem for the government and a potential liability for Canadian taxpayers.

On June 3, we moved our terminal operations at Pearson International Airport — a massive job for our people that was completed with great professionalism by our managers, frontline employees and our retirees, who stepped in to lend a hand. This milestone, which sees all international flights now departing and arriving from Terminal 1, is a great step forward in facilitating

Sur le plan financier, nous sommes tout près d'une décision finale du tribunal qui permettra à Air Canada d'acquiescer les actions en circulation de Canadien. Cela signifie qu'un pan important de la restructuration financière du secteur de l'aviation canadienne sera achevé et qu'il l'aura été sans subvention gouvernementale, sans aide financière des contribuables et sans qu'il faille payer le tribut dévastateur que représenteraient 17 000 employés du transport aérien sans travail, en grande partie dans l'Ouest du Canada. C'est donc un grand pas en avant qui a été franchi. Comme le savent les membres du comité, cette restructuration s'est effectuée sans la moindre aide financière des contribuables.

De concert avec nos collègues de Canadien, nous avons déterminé les synergies et avons mis au point le plan global d'intégration destiné à procurer aux deux transporteurs un avenir financier et opérationnel sain. Nous nous sommes également fait un devoir de respecter nos promesses. Par exemple, j'ai le plaisir d'informer le comité que les 170 nouveaux emplois en comptabilité sont en train de voir le jour à Winnipeg et sont principalement le résultat du rapatriement de travail comptable actuellement effectué par AMR Corporation aux États-Unis.

Le 2 avril, nous avons entamé la mise en oeuvre de l'horaire d'été intégré qui offre aux consommateurs canadiens 32 nouvelles lignes, 12 nouvelles destinations et plus de 2 000 vols quotidiens sans escale. Notre plan consiste à déployer la capacité combinée d'Air Canada et de Canadien de façon à répondre à la demande du marché, plus 3 p. 100. En d'autres termes, nous nous sommes accordés une marge de manoeuvre substantielle en prévision de la croissance, mais si nous nous sommes trompés dans nos prévisions, nous sommes prêts à rajuster le tir en fonction des données émanant de la clientèle et des collectivités.

Nous mettons actuellement la dernière main à notre horaire. Nous l'avons établi à l'issue d'un processus consultatif au cours duquel nous avons rajusté la capacité là où le besoin s'est fait sentir, et nous avons même reporté l'instauration de services internationaux pour répondre aux besoins importants et immédiats des collectivités canadiennes. Dans le cadre de son processus, nous avons ajouté 5 300 places supplémentaires par semaine au Canada afin de répondre à la demande et nous avons encore 200 000 places disponibles pour les voyageurs assidus d'ici à la fin août.

Les premiers indices provenant de cet horaire sont particulièrement positifs pour Canadien International. Les coefficients de remplissage sont à la hausse. Il en va de même pour les réservations. L'horaire d'été est un catalyseur qui améliorera la rentabilité des deux transporteurs aériens. Cela est de bon augure pour la viabilité et la stabilité financière du secteur de l'aviation canadienne et éloigne le spectre d'un problème perpétuel pour le gouvernement et d'un fardeau éventuel pour les contribuables canadiens.

Le 3 juin, nous avons déménagé notre exploitation en aéroport à l'aéroport international Pearson — une entreprise gigantesque que notre personnel a accomplie avec un grand professionnalisme. Nos gestionnaires, nos employés en contact avec le public et même nos retraités ont travaillé main dans la main pour y parvenir. Désormais, tous les vols internationaux entrant et sortant

travel and reducing confusion for people travelling to and from Toronto and via Toronto.

The parameters for the process of integration continue to be guided by the firm commitments we have made and that we continue to respect as we build one strong airline to serve Canadians. All of these commitments, as well as the undertakings we have made to the commission, are being respected. They form an integral part of our integration plan as we move forward.

Now let me turn to some of the issues that have been raised, particularly by committee members, concerning levels of service to consumers and service to communities. Air Canada has also received comments and concerns from customers and communities about some of the things we are doing and some of the things we are not doing. We are actively addressing these problems.

While we set about creating one of the world's largest airlines, the interests of Canadians remain top of mind with us. We are reallocating seats and resources to meet increased demand for frequent flyer points redemption. We are still having regular seat sales. Despite the rhetoric in the press, I can tell you that 200,000 more customers have travelled on seat sales this year than in the same period last year. There has been no lack of discount prices.

In spite of significant increases in fuel prices, we have held the line on any domestic fare increase in the year 2000.

When we introduced our new schedule, some communities complained about lack of capacity or cuts in service. Some customers complained about service levels and frustrations with the frequent flyer plans. As I mentioned, we listened, and continue to listen. We are making changes. In Calgary, we responded to concerns with schedule adjustments. In St. John's we met with cargo customers and met their concerns by adding capacity. In New Brunswick, we listened to community concerns and increased capacity. I am sure that we will make more changes based on ongoing customer feedback and the input that you have collected and will provide today.

Let me add that we are devoting more time and attention to issues such as the following. We know customers are experiencing some culture shock as they try to adjust to the new world of Air Canada. We know some communities will want a return to the days when too much capacity existed and pushed the industry to the brink of financial crisis. I also know, however, that while that is not feasible, we must continue to explain more carefully and openly exactly what is happening. We need to explain what is happening with their frequent flyer points. We need to show our

sont regroupés à l'aérogare 1, ce qui contribuera grandement à faciliter les déplacements de nos clients et à réduire la confusion des voyageurs qui se rendent à Toronto, en partent ou passent par cet aéroport.

Les paramètres du processus d'intégration continuent d'être guidés par les engagements fermes que nous avons pris et que nous continuerons de respecter tandis que nous bâtissons un transporteur solide au service des Canadiens. Nous respectons tous ces engagements, de même que les promesses faites au commissaire à la concurrence, et ils forment la trame de notre plan d'intégration à mesure que nous progressons.

Permettez-moi maintenant de m'arrêter à certains enjeux qui ont été soulevés, en particulier par les membres du comité, en ce qui a trait au niveau de services aux consommateurs et à la desserte des collectivités. Air Canada a également pris note des commentaires et des préoccupations exprimées par les clients et les collectivités au sujet de certaines choses que nous faisons et de certaines choses que nous ne faisons pas. Nous nous employons activement à régler ces problèmes.

Nous nous affairons à créer l'un des plus grands transporteurs du monde, mais les intérêts des Canadiens restent pour nous en haut de la liste. Nous réaffectons les places et les ressources pour répondre à une demande accrue de la part des clients assidus désireux d'échanger leur milles ou points accumulés contre des primes voyage. Nous lançons régulièrement des soldes de places. En dépit de ce qu'avancent les médias, je peux confirmer que 200 000 clients de plus ont profité des soldes de places pour voyager cette année, comparativement à la même période l'année précédente; il n'y a donc pas eu pénurie de tarifs réduits.

Malgré la hausse importante du prix du carburant, nous avons maintenu au minimum les hausses des tarifs intérieurs en 2000.

Lorsque nous avons mis en oeuvre notre nouvel horaire, certaines collectivités se sont plaintes d'une pénurie de capacité ou de réduction de services. Certains clients se sont plaints du niveau de service et nous ont fait part de leurs frustrations à l'égard des programmes de fidélisation des voyageurs. Comme je l'ai mentionné, nous avons écouté et nous continuons d'écouter et d'apporter des modifications. À Calgary, nous avons répondu aux préoccupations exprimées en rajustant l'horaire. À St. John's, nous nous sommes réunis avec nos clients expéditeurs et avons répondu à leurs inquiétudes en augmentant la capacité. Au Nouveau-Brunswick, nous avons prêté l'oreille aux préoccupations de la collectivité et avons augmenté la capacité. Je suis persuadé que nous ferons encore d'autres changements, selon la rétroaction que nous recevons continuellement de notre clientèle et les faits que vous avez colligés et dont vous nous ferez part aujourd'hui.

Permettez-moi d'ajouter que nous consacrons plus de temps et d'attention à des enjeux tels que ceux-ci. Nous savons que les clients éprouvent un choc culturel et qu'ils essayent tant bien que mal de se faire au nouveau monde d'Air Canada. Nous savons que certaines collectivités voudraient encore que nous retournions à l'époque où il existait un excédent de capacité qui a poussé l'industrie au bord de la crise financière. Je sais aussi, cependant, que même s'il est impossible de retourner en arrière, nous devons continuer d'expliquer avec plus minutie et de transparence ce qui



customers that we are working hard at building a new airline. While we do, we need their patience, understanding and support. That is why we are undertaking both national and regional communications campaigns. That is why we are adding over 1,700 more staff to help facilitate summer travel for customers.

As the integration progresses over the next months, we expect more hurdles. That is inevitable when you take on a challenge of this magnitude. We understand that we have a tough road ahead of us, but we intend to get there. As we move ahead in 2000, our focus is firmly fixed on a successful, responsible and responsive integration process. We are fully aware of the great responsibility and opportunity that has been presented to us.

Bringing the two airlines together is the catalyst to improve the long-term profitability of Air Canada and Canadian Airlines. It is a private sector solution to a public policy problem that has festered over many years and has cost taxpayers millions of dollars. With the integration of Air Canada and Canadian Airlines, we are finally getting on with the job of building a financially viable and stable airline industry in Canada, rather than a perpetual problem for the government and potential liability for taxpayers.

With this new airline come all the benefits that flow from an international franchise owned and operated by Canadians, people who have a vested interest in maintaining the airline infrastructure in this country and maximizing the economic benefits for stakeholders throughout the Canada. We intend to make it work, and we intend to make it work for Canada.

**The Chairman:** Unfortunately, Senator Joyal could not join us so I feel the need to ask one question. As you are probably aware, the Association des gens de l'air du Québec testified last week before this committee. Among other things, they argued that Air Canada is not hiring enough francophone pilots. I should like to have your comments on that.

**Mr. Milton:** Air Canada is focused on getting the highest calibre candidates that we can possibly find. That includes a great number of francophone pilots.

Through the past year, we had an issue with our collective agreements with our pilots. Until last year, we needed to draw all our pilots from our regional ranks, our wholly owned regional carriers. That composition may not have afforded the ability to expand at a rate identical to the relative proportion of francophones in the country. With that said, we stay focused on hiring the best talent. We are happy to hire any francophone pilot who meets the criteria for hiring.

se passe exactement. Nous devons expliquer ce qu'il advient des milles et points des voyageurs assidus. Nous devons montrer à nos clients que nous travaillons d'arrache-pied à bâtir un nouveau transporteur et que, cela étant, nous avons besoin de leur patience, de leur compréhension et de leur appui. C'est pourquoi nous entreprenons une campagne de communication tant nationale que régionale et pourquoi également nous ajoutons plus de 1 700 personnes à notre effectif pour contribuer à faciliter les déplacements de nos clients cet été.

Nous savons que de nouveaux obstacles surgiront à mesure que progressera l'intégration au cours des prochains mois. C'est inévitable quand on entreprend de relever un défi de cette ampleur. Nous savons que le chemin sera rude, mais nous entendons atteindre notre but. Tandis que nous avançons dans l'année 2000, nous demeurons fermement concentrés sur notre objectif d'un processus d'intégration fructueux, responsable et souple. Nous sommes pleinement conscients de la grande responsabilité et de l'extraordinaire possibilité qui nous échoit.

Le regroupement de deux transporteurs est un catalyseur qui améliorera la rentabilité à long terme d'Air Canada et de Canadien International. C'est une solution du secteur privé à un problème d'ordre public qui a dégénéré pendant de nombreuses années et qui a coûté des millions de dollars aux contribuables. Avec l'intégration d'Air Canada et de Canadien, nous entamons finalement la tâche qui consiste à bâtir une industrie du transport aérien financièrement viable et stable au Canada, au lieu de laisser se perpétuer un problème pour le gouvernement et la menace d'un fardeau éventuel pour les contribuables.

De ce nouveau transporteur découlent tous les avantages reliés à une exploitation d'envergure internationale par des Canadiens, des gens qui ont un intérêt direct dans le maintien d'une infrastructure du transport aérien au pays et dans la maximisation des avantages économiques pour les parties prenantes de tout le Canada. Nous entendons concrétiser cette aspiration et ce, de façon que le Canada en profite.

**La présidente:** Malheureusement, le sénateur Joyal n'a pas pu se joindre à nous et je me dois donc de vous poser une question. Comme vous le savez sans doute, l'Association des gens de l'air du Québec a témoigné devant notre comité la semaine dernière. Ses représentants nous ont dit entre autres choses qu'Air Canada ne recrute pas assez de pilotes francophones. J'aimerais avoir votre avis sur ce point.

**M. Milton:** Air Canada cherche avant tout à recruter des candidats du plus haut calibre possible. Cela comprend un grand nombre de pilotes francophones.

L'an dernier, nous avons eu un problème avec nos conventions collectives pour les pilotes. Jusqu'à l'an dernier, nous devions trouver tous nos pilotes parmi ceux des transporteurs régionaux nous appartenant à 100 p. 100. Cela ne nous a pas toujours permis d'accroître nos effectifs de pilotes francophones par rapport au nombre de francophones dans le pays. Cela dit, nous recherchons avant tout les personnes les plus compétentes. Nous nous réjouissons de recruter tous les pilotes francophones qui remplissent nos critères d'embauche.

**The Chairman:** Do they apply in large number? Is it because the francophones do not apply?

**Mr. Milton:** I do not know in terms of the number or the proportion of people who apply. We get a broad spectrum of talent. More recently, we have been receiving more applications from the charter carriers, commuter operators, air taxi services and the armed forces. I think it is fairly representative of a cross-section of Canada.

**The Chairman:** Do you have all the tools, Mr. Milton, to make a firm commitment to respect all aspects of the Official Languages Act?

**Mr. Milton:** Yes, and from the standpoint of commitment to that act, we will put whatever resources we can towards meeting the requirements. There is no skirting our commitment to be able to provide service to consumers at all times, anywhere in our system, in both official languages.

**Senator Forrestall:** Is it unreasonable to ask if Air Canada could set a goal of 25 per cent francophones in the overall mix? In this case, we are dealing with pilots specifically, but could you set a percentage not necessarily for pilots only? Is 25 per cent too high?

**Mr. Milton:** Again, we have to be focused on hiring available talent and the most talented people that are available in the country.

I do not know what share of the pilot population is francophone. Therefore, it is difficult to say. However, the overall hiring policies for the airline for many years have included the requirement of employees being bilingual, so we can fully deal with both official languages.

**Senator Forrestall:** Bilingualism is important, but that is not really the issue. The issue is the hiring of French Canadians, of francophones. To do that, I suspect that you would have to make a very special effort. You would not only have to seek them, but you probably should give consideration to programs that would tend to help young men and women from the province of Quebec.

**Mr. Milton:** I should have been more clear. Overall, about 24 per cent of our total population is francophone. We do make concerted efforts in all hiring programs coast to coast in terms of ensuring that we fully hire from the francophone population. However, because it is a particular level of qualifications and experience we are looking for in pilots, it is difficult for me to answer in terms of what the true availability is.

**Senator Forrestall:** What is the participation level, the percentage among pilots?

**Mr. Milton:** It is about 12.5 per cent at Air Canada.

**La présidente:** Sont-ils nombreux à présenter une demande? Est-ce dû au fait que les francophones ne postulent pas?

**M. Milton:** Je ne sais pas quelle proportion ils représentent par rapport au nombre de candidats désireux de se joindre à la compagnie. Nous recevons des demandes d'une vaste gamme de personnes compétentes. Tout dernièrement, nous avons reçu plus de demandes des transporteurs nolisés, des transporteurs de troisième niveau, les compagnies d'avions-taxis et des forces armées. Je crois que cela représente de façon assez juste tous les secteurs du transport aérien au Canada.

**La présidente:** Avez-vous tous les outils en main, monsieur Milton, pour vous engager fermement à respecter toutes les dispositions de la Loi sur les langues officielles?

**M. Milton:** Oui, et dans le but de respecter notre engagement à cet égard, nous déploierons toutes les ressources possibles pour nous conformer à cette loi. Il n'est pas question pour nous de nous défilier quand il s'agit d'offrir un service à nos clients à n'importe quel moment, vers n'importe quelle destination que nous desservons, dans les deux langues officielles.

**Le sénateur Forrestall:** Est-il exagéré de demander si Air Canada pourrait se donner un objectif de 25 p. 100 de francophones dans l'ensemble des effectifs? Dans ce cas, il s'agit précisément des pilotes, mais comment peut-on fixer un pourcentage qui ne concerne pas que les pilotes? L'objectif de 25 p. 100 est-il trop ambitieux?

**M. Milton:** Là encore, nous avons surtout cherché à recruter les meilleurs talents et les personnes les plus compétentes qui existent dans notre pays.

Je ne sais pas quel pourcentage de pilotes francophones comptent nos effectifs. Par conséquent, c'est difficile de répondre à votre question. Toutefois, la politique de recrutement global de la compagnie aérienne, depuis des années, prévoit que les employés soient bilingues, pour nous permettre d'offrir un service dans les deux langues officielles.

**Le sénateur Forrestall:** Le bilinguisme est important, mais là n'est pas vraiment le problème. Il s'agit d'engager des Canadiens français, ou des francophones. À cette fin, je suppose qu'il vous faudra faire un effort tout particulier. Il faudra non seulement chercher ces candidats, mais sans doute également envisager d'offrir des programmes en vue d'aider des jeunes hommes et femmes originaires du Québec.

**M. Milton:** Je n'ai peut-être pas été assez clair. Dans l'ensemble, 24 p. 100 de la population totale du pays est francophone. Nous faisons des efforts concertés dans tous nos programmes de recrutement, d'un bout à l'autre du pays, pour faire en sorte d'engager le maximum de candidats au sein de la population francophone. Toutefois, étant donné que nous cherchons des pilotes ayant certaines compétences et une expérience bien particulière, il m'est difficile de vous répondre quant à la disponibilité précise de ces derniers.

**Le sénateur Forrestall:** Quel est le taux de participation, le pourcentage chez les pilotes?

**M. Milton:** À Air Canada, environ 12,5 p. 100



**Mr. Duncan Dee, Executive Assistant to the President and CEO, Air Canada:** Senator, you were talking a couple of minutes ago about special efforts that Air Canada has undertaken to recruit francophone pilots. The one francophone flight school in Canada is in Bagotville. Our vice-president of flight operations has visited that school on several occasions over the last year or two years. He speaks to students at that school to encourage them to consider Air Canada as an option. In terms of special effort and going the extra mile to ensure representation of francophones among our pilot population, that has taken place.

**Senator Forrestall:** I think that it is incumbent upon you, much more so than it was a year ago with respect to Air Canada, to grow that number at a reasonable rate. It may not be possible to achieve 25 per cent; after all, you cannot make them want to fly if they do not want to.

**Mr. Milton:** I am comfortable with that position, senator.

**Senator Forrestall:** Are you?

**Mr. Milton:** Yes, from a best efforts standpoint, it is reasonable to expect.

**Senator Forrestall:** I will switch now to Canadian Regional. We are a couple of months beyond that point where we thought you would have a price or a method of sale and have gone shopping. When can we expect that you would be in that position?

**Mr. Milton:** In terms of establishing a price for Canadian Regional, I hope that you will understand that there are two sides to that equation. Both Air Canada and the Competition Bureau were settling on how to price that carrier. We have now come to an agreement on how that is to be conducted, and the work is underway, with outside third-party assistance, to get the price established, put it on the market and see if there are any buyers for it at that price.

Air Canada and the Competition Bureau are both moving at the fastest possible speed to get this resolved. From my standpoint, and particularly for the employees of Canadian Regional, I should like to give them clarification as to exactly where their futures lie. They have made a clear statement that they hope to remain part of Air Canada. Frankly, as I have publicly stated, I, too, hope that they remain part of Air Canada. However, we will abide by our commitments with the Competition Bureau and put it on the market for 60 days at the agreed upon price.

**Senator Forrestall:** Is 60 days the agreed upon time for which it will be up for sale?

**Mr. Milton:** Yes.

**Senator Forrestall:** Who is the outside help?

**Mr. Milton:** It is DLJ.

**Senator Kirby:** I think Mr. Milton and I would likely agree that it is unlikely that anybody would be crazy enough to buy Canadian Regional. However, one of the dilemmas that the committee has is, in effect, that the Canadian Regional employees would be better off if the airline does not get sold, because they would then come into the Air Canada family.

**M. Duncan Dee, adjoint administratif du président-directeur général, Air Canada:** Sénateur, vous avez parlé, il y a quelques instants, des efforts spéciaux déployés par Air Canada pour recruter des pilotes francophones. La seule école de formation des pilotes francophones au Canada se trouve à Bagotville. Notre vice-président aux opérations aériennes a visité cette école à plusieurs reprises depuis un an ou deux. Il rencontre les étudiants pour les encourager à choisir de faire carrière chez Air Canada. Par ailleurs, nous avons déployé des efforts spéciaux pour recruter des pilotes francophones.

**Le sénateur Forrestall:** J'estime qu'il vous appartient, beaucoup plus que ce n'était le cas il y a un an à Air Canada, de faire augmenter ce nombre à un rythme raisonnable. Il sera peut-être impossible d'atteindre les 25 p. 100; après tout, vous ne pouvez pas les contraindre à vouloir voler s'ils ne le veulent pas.

**M. Milton:** Sénateur, c'est une position que j'accepte aisément.

**Le sénateur Forrestall:** Ah oui?

**M. Milton:** Oui, il est tout à fait raisonnable qu'on attende de nous que nous fassions le maximum d'efforts.

**Le sénateur Forrestall:** J'aimerais maintenant parler des Lignes aériennes Canadien Régional. Nous avions envisagé que le prix ou le mode de vente aurait été arrêté il y a déjà quelques mois et que nous aurions déjà cherché un acheteur. Quand pensez-vous en arriver à ce point-là?

**M. Milton:** Pour ce qui est d'établir le prix de vente des Lignes aériennes Canadien Régional, j'espère que vous comprendrez qu'il y a deux éléments à cette équation. Air Canada et le Bureau de la concurrence travaillent ensemble à l'établissement du prix de vente de ce transporteur. Nous nous sommes maintenant entendus sur la façon de procéder, les démarches sont en cours, avec l'aide d'une tierce partie, pour arrêter le prix de vente, mettre le transporteur en vente, et voir s'il y a des acheteurs intéressés à ce prix-là.

Air Canada et le Bureau de la concurrence tentent de régler la situation le plus rapidement possible. Pour ma part, j'aimerais pouvoir dire aux employés de Canadien Régional ce que leur réserve l'avenir. Ils ont exprimé très clairement leur volonté de rester chez Air Canada. Bien franchement, comme je l'ai dit publiquement, j'espère aussi qu'ils continueront d'appartenir à la famille Air Canada. Toutefois, nous respecterons les engagements que nous avons pris auprès du Bureau de la concurrence et nous mettrons le transporteur en vente pour 60 jours, au prix convenu.

**Le sénateur Forrestall:** Vous vous êtes entendus pour mettre en vente le transporteur pendant un délai de 60 jours?

**M. Milton:** Oui.

**Le sénateur Forrestall:** Qui est la tierce partie?

**M. Milton:** C'est DLJ.

**Le sénateur Kirby:** M. Milton et moi nous entendrions seulement pour dire qu'il est peu probable que nous trouvions un repreneur assez fou pour acheter Canadien Régional. Toutefois, le comité sait que les employés de Canadien Régional s'en porteraient mieux si le transporteur n'était pas vendu, car il pourrait alors intégrer la famille d'Air Canada.

If, as a result of government pressure, the airline gets sold, and the employees are potentially worse off, and if that airline then goes bankrupt and comes back into your family, how will those employees be protected, especially given that the sale was government-generated? One would like to think that the employees would be protected. The only way one can see to do that is to have them fall back into your lap, Mr. Milton, should the airline be sold and then fail.

What is your reaction to that, assuming that that could be done at no cost to you? Clearly, you should not have to pick up the debts of a bankrupt airline. Do you have any problems with that, as a concept? I am not asking for the details.

**Mr. Milton:** With all due respect, it is quite hypothetical. It is hard because the no-cost component is a little bit difficult. It would still be very disruptive, in terms of selling it off and repatriating it after it failed.

One entity that has been bandied about in terms of potentially having interest is American Airlines. I do not know if that is true, but we have heard and read about it. If that company bought the airline, the employees would be secure.

Again, I hope that it is not sold, but, from my standpoint, I feel we are paying close attention to the deal that we arranged with the Competition Bureau. We are simply trying to abide by that.

**Senator Kirby:** This is not assigning any blame to you. We are just trying to rescue the government from its own position.

**Senator Finestone:** Could you tell me when the 60 days will start?

**Mr. Milton:** That is not precisely determined. We are working with the Competition Bureau on an agreed-upon program that will get us to that stage. We do not even have a rough idea. The dialogue is active, and we are working towards it at this stage.

**Senator Finestone:** Are you dialoguing with the people who are being impacted by this, such as the pilots themselves or the staff?

**Mr. Milton:** Absolutely. There is internal communication at Canadian Regional. However, I will be honest: it is very unsettling for the employees of Canadian Regional at this stage.

**Senator Finestone:** That is what we heard, sir.

**Mr. Milton:** We are trying to communicate, but it is difficult, because we do not know what is going to happen. We are telling them, with every ounce of conviction that we can, that we hope they will remain part of the Air Canada family. However, we cannot guarantee that, because someone might be willing to pay the agreed-upon price. We just do not know.

**Senator Forrestall:** Has anybody asked government to change their minds about this issue?

Si, en raison des pressions exercées par le gouvernement, le transporteur est vendu et que les employés se retrouvent dans une situation peu enviable, et si le transporteur fait ensuite faillite et réintègre votre famille, comment ces employés seront-ils protégés, surtout si la vente se fait à l'initiative du gouvernement? Nous voudrions bien croire que les employés seront protégés. La seule façon de le garantir, ce serait que les employés réintègrent le giron d'Air Canada, monsieur Milton, si le transporteur est vendu et fait faillite par la suite.

Quelle est votre réaction à cela, en supposant que cela puisse se faire sans qu'il vous en coûte quoi que ce soit? Bien entendu, vous ne devriez pas avoir à assumer les dettes d'un transporteur en faillite. Que pensez-vous de ce scénario? Je ne vous demande pas de détails.

**M. Milton:** Sauf le respect que je vous dois, c'est une question purement hypothétique. J'aurais du mal à répondre puisque l'idée que cela puisse se faire sans qu'il nous en coûte quoi que ce soit est plutôt problématique. Cela perturberait néanmoins nos opérations puisque nous l'aurions d'abord vendu pour ensuite le rapatrier après la faillite.

Certains ont dit que American Airlines pourrait vouloir se porter acquéreur. Je ne sais pas si c'est vrai, mais nous l'avons entendu et nous l'avons lu. Si American Airlines achetait Canadien Régional, les employés auraient la sécurité d'emploi.

Ma préférence, je le répète, c'est que Canadien Régional ne soit pas vendu mais j'estime que nous nous en tenons à l'entente que nous avons conclue avec le Bureau de la concurrence. Nous tentons tout simplement de tenir nos engagements.

**Le sénateur Kirby:** Je ne vous blâme pas. Nous tentons de tirer le gouvernement du pétrin dans lequel il s'est mis.

**Le sénateur Finestone:** Pouvez-vous me dire quand les 60 jours commenceront à courir?

**M. Milton:** Ce n'est pas encore déterminé. Nous travaillons avec le Bureau de la concurrence sur un programme sur lequel nous nous sommes entendus et qui nous mènera jusqu'au début de ce délai. Nous n'en avons même pas une petite idée. Nous poursuivons le dialogue et nous tentons d'en arriver à ce point-là.

**Le sénateur Finestone:** Avez-vous engagé un dialogue avec ceux qui seront directement touchés par tout cela, à savoir les pilotes ou les autres employés?

**M. Milton:** Absolument. Il y a des communications internes à Canadien Régional. Toutefois, je vais être honnête: tout cela est très inquiétant pour les employés de Canadien Régional.

**Le sénateur Finestone:** C'est ce qu'on nous a dit, monsieur.

**M. Milton:** Nous tentons de communiquer avec eux, mais c'est difficile, parce que nous ne savons pas ce que réserve l'avenir. Nous leur disons, avec autant de conviction que possible, que nous espérons qu'ils continueront d'appartenir à la famille Air Canada. Cependant, nous ne pouvons le leur garantir, car un repreneur acceptera peut-être de payer le prix convenu. Nous n'en savons rien.

**Le sénateur Forrestall:** Quelqu'un a-t-il demandé au gouvernement de changer d'avis?



**Mr. Milton:** Not to my knowledge. I believe the employees of Canadian Regional have asked. I received a copy of a petition with over 1,000 signatures. A deal is a deal, however, and we are abiding by what we agreed to.

**Senator Spivak:** I asked the Canadian Transportation Agency officials whether it would not have been better to have a divestiture of all the regional airlines in order that we could have a little competition. Their answer was that, of course, this was the deal that the Competition Bureau had worked out. I understand that it was not your idea, Mr. Milton, to sell off Canadian Regional. Did they raise the idea of the divestiture of all the regional airlines?

**Mr. Milton:** Last year it was a hot topic of discussion. It was something that, in terms of the viability of Air Canada, we were very against. One of the arguments we made — and I still believe — was that it would not introduce any particular new level of competition. It would simply create a new dominant carrier at the regional level. It would decrease the effectiveness of the global capability of Air Canada in terms of eliminating this underpinning that is the regional feed network. Further, it was not our suggestion and it was against our will. Again, this was part of a very intense negotiation with the Competition Bureau at the end of last year regarding a basis upon which we could proceed with the transaction.

**Senator Spivak:** Was it a compromise? They would not force you to sell, that is, to divest yourself of the regional airlines; instead, they insisted that you sell Canadian Regional. Is that right?

**Mr. Milton:** They insisted that we attempt to sell Canadian Regional.

**Senator Forrestall:** I will move to the negotiations that are occurring now between the two unions, and the meshing of their seniority lists. Can you comment on that?

**Mr. Milton:** I am happy to comment on that. I have been working actively towards a winning outcome for all the stakeholders of Air Canada — including the employees. Obviously, this change is enormous for the country, the employees and the customers. I want the employees to feel good about what is happening. Increasingly, with events such as the co-location of employees from the two airlines at Toronto, which occurred on June 3, 2000, there is a far greater understanding, interaction and positive attitude towards going forward together. There is also the increased realization of the opportunities that that presents for all of us.

As we work to get the employees on side and to pull forward together, we have taken it slowly. I have agreed to support the effort by paying for arbitration to determine how employee groups can be dovetailed, and so on. I have been careful to make the identical wages and work rules available to the employees of Canadian Airlines so that there is no impression of anyone being second-class citizens or of trying to lever one group over the other. All the groups of Canadian Airlines, with the exception of the IAM, the International Association of Machinists and

**M. Milton:** Pas à ma connaissance. Je crois que les employés de Canadien Régional le lui ont demandé. J'ai reçu une copie d'une pétition portant plus de 1 000 signatures. Toutefois, chose promise chose due, nous respectons nos engagements.

**Le sénateur Spivak:** J'ai demandé aux fonctionnaires de l'Office des transports du Canada s'il n'aurait pas été préférable qu'il y ait cession de tous les transporteurs régionaux pour favoriser un peu plus de concurrence. Ils m'ont répondu, bien entendu, qu'ils s'en tiennent à l'entente négociée avec le Bureau de la concurrence. Je me suis laissé dire, monsieur Milton, que ce n'était pas votre idée de vendre Canadien Régional. Ont-ils envisagé la cession de tous les transporteurs régionaux?

**M. Milton:** L'an dernier, c'était un sujet brûlant d'actualité. Pour assurer la viabilité d'Air Canada, nous étions farouchement contre cette idée. L'un des arguments que nous avons présenté — et auquel je crois toujours — c'est que cela ne ferait rien pour accroître la concurrence. Ce ne ferait que créer un nouveau transporteur dominant au niveau régional. Cela réduirait l'efficacité d'Air Canada en la privant du soutien du réseau des transporteurs régionaux d'apport. En outre, la suggestion ne venait pas de nous et elle était contraire à ce que nous voulions. C'était l'un des sujets d'une négociation intense avec le Bureau de la concurrence, vers la fin de l'an dernier, qui avait pour but de déterminer dans quelles conditions nous irions de l'avant avec la transaction.

**Le sénateur Spivak:** Était-ce une solution de compromis? Vous n'auriez pas été contraint de vendre, c'est-à-dire de vous défaire, des transporteurs régionaux; au lieu de cela, le Bureau de la concurrence a exigé que vous vendiez Canadien Régional. Est-ce exact?

**M. Milton:** Le Bureau de la concurrence a exigé que nous tentions de vendre Canadien Régional.

**Le sénateur Forrestall:** J'aimerais parler maintenant des négociations entre les deux syndicats, et de la fusion de leurs listes d'ancienneté. Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez?

**M. Milton:** Avec plaisir. Je me suis employé activement à chercher une solution heureuse pour tous les partenaires d'Air Canada — y compris ses employés. Bien entendu, c'est un changement qui a d'énormes répercussions pour le pays, les employés et notre clientèle. Je veux que les employés soient heureux de ce qui se passe. De plus en plus, certains événements, dont le regroupement des employés des deux transporteurs aériens à Toronto, qui s'est fait le 3 juin 2000, favorisent la bonne entente, l'interaction et la volonté d'aller de l'avant ensemble. De plus, chacun comprend que tout cela nous ouvre des perspectives intéressantes.

Nous cherchons à encourager les employés à s'associer à nos efforts, et nous avons procédé lentement. J'ai accepté d'appuyer cet effort en payant pour un service d'arbitrage afin de déterminer comment les groupes d'employés peuvent fusionner, et des choses du genre. J'ai été très prudent, et j'ai offert les mêmes règles de travail et paramètres salariaux aux employés de Canadien de sorte qu'on n'ait pas l'impression que qui que ce soit est traité comme un citoyen de deuxième classe ou qu'on essaie d'offrir des avantages à un groupe plutôt qu'à l'autre. Tous les groupes des

Aerospace Workers, have agreed to do that. That is positive from the standpoint of bringing positive energy to what we are trying to do. We are working on integration, but we are trying to do it on a basis that the employees buy into it and are supportive as we move forward.

One of the key areas was getting to an integrated schedule. We are now effectively running two airlines. Clearly, there are issues remaining. I am quite upfront about the issues that we are experiencing from a customer service standpoint; however, we are running two airlines on one schedule already. I want the employees to be supportive as we go forward, and I think that is happening.

**Senator Forrestall:** What is the status of the so-called loyalty reward? Is that going ahead?

**Mr. Milton:** Yes. Both plans are fully active. All points will be valid and respected. We are working towards combining the programs in the latter half of the year.

**Senator Forrestall:** That is rather interesting. With the acquisition of Canadian, which I am sure is simply a matter of time as you get closer to the authorities to do that, will you press for a single union, for example, for pilots, or will you let them continue to make their own judgment calls?

**Mr. Milton:** With the exceptions of the pilots, by and large there are single unions at both airlines. In the case of pilots, I look at this as an evolutionary process. As I said, I am comfortable either with keeping two operating units going or with having one operating unit. Obviously, both pilot groups would have to be supportive of that. I am supportive, if they want it. I do not want to get into a situation where we are doing things against the will of the employees. That leads to upset and potential disruption. It is not necessary, because the two airlines are running one schedule today.

**Senator Forrestall:** As someone who went through a major meshing of seniority lists, I do not for one minute believe that it will not be with without very real problems and great difficulties. I make the plea to you to make the transition as smooth as possible. There is nothing that upsets or disturbs a flyer more than to know that the left-hand seat is not talking to the right-hand seat.

**Mr. Milton:** Nothing would make me happier than to have it run smoothly.

**Senator Forrestall:** I know it would make you happy, but what will you do to make it smooth?

**Mr. Milton:** We are working through this issue. It is a collaborative one between the employees and the unions and, in particular, the labour relations group at the company. The dialogue is constructive. These things need a bit of time. Again, we need to keep in perspective, please, the magnitude of the change. We need a bit of time to work through these things to get on side and it make it as positive as possible for people. Sometimes, companies deal with things by smashing them together. They let the chips fall

Lignes aériennes Canadien, à l'exception de ceux qui font partie de l'AIM, l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, ont accepté cette proposition. C'est un aspect positif puisque nous essayons d'injecter une énergie positive dans tout ce que nous essayons de faire. Nous cherchons à assurer l'intégration, mais nous le ferons d'une façon qui est que les employés puissent accepter et appuyer.

Un des éléments clés était l'établissement d'un horaire intégré. Nous gérons actuellement deux lignes aériennes. Évidemment, certains problèmes demeurent. Je reconnais que nous avons des problèmes, tout particulièrement en ce qui a trait à la réaction des clients; cependant, nous avons déjà un horaire commun pour les deux lignes aériennes. Je veux que les employés appuient nos efforts, et je crois que c'est le cas.

**Le sénateur Forrestall:** Qu'en est-il de ce qu'on appelle les primes de loyauté? Est-ce qu'elles existent toujours?

**M. Milton:** Oui. Les deux programmes fonctionnent. Tous les points seront reconnus et respectés. Plus tard cette année, nous avons l'intention de combiner les deux programmes.

**Le sénateur Forrestall:** C'est plutôt intéressant. Avec l'acquisition de Canadien, qui devrait se produire sous peu puisque vous prenez toutes les mesures qui s'imposent, demanderez-vous qu'il n'y ait qu'un syndicat, par exemple, pour les pilotes, ou laisserez-vous ces derniers procéder comme ils l'entendent?

**M. Milton:** À l'exception des pilotes, dans l'ensemble, le même syndicat représente les employés des deux lignes aériennes. Pour ce qui est des pilotes, la situation évolue toujours. Comme je l'ai dit, je peux accepter que l'on conserve deux unités distinctes ou qu'il n'y en ait qu'une. Clairement, les deux groupes de pilotes devraient appuyer toute décision en ce sens. J'appuierai ce qu'ils veulent faire. Je ne veux pas me retrouver dans une situation où l'on ferait des choses contre le gré des employés. Quand on fait cela, les choses se gâtent. Ce n'est pas nécessaire, puisque les deux lignes aériennes respectent le même horaire aujourd'hui.

**Le sénateur Forrestall:** J'ai moi-même vécu l'intégration de listes d'ancienneté, et je peux vous dire que je suis convaincu que ce sera très difficile et que cela créera de graves problèmes. Je vous exhorte à assurer dans la mesure du possible une transition sans heurt. Il n'y a rien qui dérange plus celui qui voyage par avion que d'apprendre que le pilote et le copilote ne se parlent pas.

**M. Milton:** Personnellement, je serais très heureux si tout allait très bien.

**Le sénateur Forrestall:** Je sais que ça vous rendrait heureux, mais que ferez-vous pour vous assurer que cette transition procède sans heurt?

**M. Milton:** Nous étudions la question. Cette transition se fera en collaboration avec les employés et les syndicats et, tout particulièrement, le groupe des relations de travail de la compagnie. Le dialogue est chose positive. Il faut quand même un peu de temps. Encore une fois, il ne faut pas oublier l'ampleur du changement. Il nous faut un peu de temps pour régler toutes ces choses et les rendre le plus positives possible pour tous les intervenants. Parfois, les compagnies forcent l'intégration. Elles



where they may and they do not care what happens to the people. We are really trying to look after the people in this thing.

**Senator Forrestall:** Has management asked to participate in the development of a formula?

**Mr. Milton:** Yes. In all cases where we go down the arbitration track, management will participate to provide input so that we get a sensible outcome that, frankly, the company can also afford.

**Senator Forrestall:** "Afford" is a great word. Does the company have or contemplate a loyalty reward with respect to the meshing of the lists? Without getting into it in any great depth, I go back to Eastern Provincial and Air Atlantic, which ultimately became Canadian. Would you divide it 1:2 or 1:1?

**Mr. Milton:** Do you mean a formula?

**Senator Forrestall:** Yes, but a formula that is structured so as to reward loyalty.

**Mr. Milton:** Do you mean seniority?

**Senator Forrestall:** Yes.

**Mr. Milton:** My expectation is that we would evolve toward an equitable formula. This is not the first time companies in this industry have come up against this issue. It has been resolved in the past. I realize that not everyone is made happy by this type of integration, but there is some formula that will be equitable. We will strive for that.

**Senator Callbeck:** First, I have a short question about a sentence in your brief. You said that "In spite of significant increases in fuel prices, we have held the line on any domestic fare increases in 2000." Does that mean you have not increased fares?

**Mr. Milton:** That is correct. Domestic tariffs have remained unchanged this year. Transborder and international fares have increased 3 per cent in sync with competitors internationally and on transborder routes.

**Senator Callbeck:** There have been no increases within Canada?

**Mr. Milton:** That is correct.

**Senator Callbeck:** This afternoon we had quite a discussion about WestJet flying into Moncton. We were told that before WestJet came in, Air Canada was going to cut their capacity by 9 per cent. When WestJet announced its intention, however, you increased your capacity by 67 per cent. Before WestJet, a one-way fare was \$678; after WestJet, it went down to \$249. Do you feel you could have taken that action if this legislation had been effect?

**Mr. Milton:** Absolutely. There has been a lot of discussion about this. The Competition Bureau has been public about their intention to look into the situation, which is fine with me, because I am absolutely comfortable with what we have done.

ne se soucient pas des retombées ni de qui arrive à leurs employés. Nous essayons vraiment de nous occuper de nos employés dans cette affaire.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que la direction a demandé de participer à l'élaboration d'une formule?

**M. Milton:** Oui. Chaque fois que nous optons pour l'arbitrage, la direction aura voix au chapitre pour que nous puissions avoir des résultats sensibles qui soient, soyons honnêtes, financièrement réalistes pour la compagnie.

**Le sénateur Forrestall:** «Financièrement réalistes», c'est une belle expression. Est-ce que la compagnie a songé à une prime de loyauté en ce qui a trait à l'intégration des listes? Sans trop aller dans le détail, je pense à Eastern Provincial et Air Atlantic, qui sont devenus plus tard Canadien. Proposeriez-vous 1:2 ou 1:1?

**M. Milton:** Vous voulez dire une formule?

**Le sénateur Forrestall:** Oui, mais une formule qui en fait récompenserait la loyauté.

**M. Milton:** Vous entendez par cela l'ancienneté?

**Le sénateur Forrestall:** C'est exact.

**M. Milton:** Je m'attends à ce qu'on en vienne à une formule équitable. Ce n'est pas la première fois que des entreprises du secteur doivent se pencher sur la question. On a déjà réglé le problème par le passé. Je sais que tout le monde n'est pas heureux de cette intégration, mais on trouvera une formule équitable. Nous nous efforcerons de trouver ce genre de formule.

**Le sénateur Callbeck:** J'aimerais d'abord poser une question sur une phrase que l'on retrouve dans votre mémoire. Vous dites «malgré la hausse importante du prix du carburant, nous avons maintenu au minimum les hausses des tarifs intérieurs en 2000». Est-ce que cela veut dire que vous n'avez pas augmenté les tarifs?

**M. Milton:** C'est exact. Les tarifs intérieurs n'ont pas été modifiés cette année. Les tarifs transfrontières et internationaux ont augmenté de 3 p. 100 comme cela a été le cas pour les tarifs de nos concurrents pour les trajets transfrontières et internationaux.

**Le sénateur Callbeck:** Il n'y a pas eu d'augmentation des tarifs pour les vols au Canada?

**M. Milton:** C'est exact.

**Le sénateur Callbeck:** Cet après-midi nous avons longuement discuté des services de WestJet vers Moncton. On nous a dit qu'avant que WestJet n'offre ce service, Air Canada prévoyait réduire sa capacité de 9 p. 100. Puis lorsque WestJet a annoncé son intention de desservir la ville de Moncton, vous avez augmenté votre capacité de 67 p. 100. Avant WestJet, le tarif aller était de 678 \$; après WestJet, il avait chuté à 249 \$. Pensez-vous que vous auriez pu prendre de telles mesures si cette loi avait été en vigueur?

**M. Milton:** Certainement. On a déjà longuement discuté de la question. Le Bureau de la concurrence n'a pas caché son intention d'étudier la situation, ce qui me convient parfaitement, parce que je crois que ce que nous avons fait est parfaitement correct.

There is no factoring in of the loss of capacity of InterCanadian, which failed. There is no factoring in of the load factors that we have been flying on the routes. There is no factoring in of the incredible demand that we are seeing. Traffic has been exploding domestically since we put these airlines together. In terms of that route, like so many routes, we have had communities clamouring for more capacity. We received requests in writing from communities in New Brunswick saying, "Please add capacity." So, we added capacity. We have communities all across the country screaming at us to add capacity. In this case, we did add capacity and people are screaming at us, "Why did you add capacity?"

I have some difficulty with that, as I do on pricing, where we had a fare of about \$259 that was in the market in the first place. It was a round-trip fare, which is approximately twice the one-way fare. It was always there despite the great sound bites of \$658. It was already at \$259.

**Senator Callbeck:** Was it in your plans to cut capacity by 9 per cent?

**Mr. Milton:** With all due respect, none of what is happening was in our plans. We did not expect, in our 2000 plan, to be acquiring Canadian Airlines. We did not expect an incredible increase in demand. In April, the traffic on Air Canada was up 25 per cent. On a combined Air Canada-Canadian basis, travel was up 7 per cent on a 1.7 per cent capacity.

Over and above everything else we are dealing with, there is the great positive story that the Canadian economy is strong and we are seeing traffic that these two airlines have never carried in their histories. That is another reason, to be honest, that we are having problems with lines at airports. The volume is greater than these two airlines have ever carried in their histories. It is a great story. We are dealing with it and we are marching on.

**Senator Callbeck:** Have you put on more people to attend to these lines?

**Mr. Milton:** We are hiring 1,700 people. A good part of that number is placements at airports; some will be at call centres. We are having a terrible time answering the phones. We have two computer reservation systems that do not talk to each other. People ask us why we did not plan this better. We feel we planned it and executed it, removing myself from the situation, as best as 40,000 incredibly capable people could have done. Demand has been strong and we had to move as quickly as we did, otherwise we would have had the outright failure of Canadian Airlines, 17,000 lost jobs, and real chaos in the airports as the capacity evaporated.

As we went into this year, Canadian Airlines was losing \$2 million per day. We could not sit and watch and not deal with these things.

On ne tient pas compte de la perte de capacité d'InterCanadien, qui n'existe plus. On ne tient pas compte des facteurs de charge de nos avions pour ces routes. On ne tient pas compte de la demande absolument incroyable qui se manifeste. Depuis la fusion des deux lignes aériennes, il y a une explosion de la demande au Canada. Pour ce qui est de ce circuit, comme bien d'autres, les collectivités demandent une augmentation de la capacité. Nous avons reçu des demandes par écrit de diverses collectivités au Nouveau-Brunswick disant «S'il vous plaît, augmentez la capacité». Donc nous avons augmenté la capacité. Il y a des collectivités de toutes les régions du pays qui nous supplient d'augmenter la capacité. Dans le cas qui nous occupe, nous avons augmenté la capacité et les gens nous demandent «Pourquoi avez-vous augmenté la capacité?»

Ce genre d'attitude me chicote; de plus, pour ce qui est des prix, nous avions déjà un tarif de 259 \$ avant WestJet. C'était un tarif aller-retour, qui était environ deux fois plus élevé que l'aller simple. Ce tarif a toujours existé, même si on aime bien mentionner les 658 \$. On n'offrait déjà ce vol à 259 \$.

**Le sénateur Callbeck:** Aviez-vous l'intention de réduire la capacité de 9 p. 100?

**M. Milton:** Pour être honnête, aucune des choses qui se produisent n'avait été prévue. Nous n'avions pas prévu, dans notre plan de l'an 2000, d'acquiescer Canadien. Nous ne nous attendions pas non plus à ce qu'il y ait des augmentations extraordinaires de la demande. En avril, le nombre de passagers d'Air Canada avait augmenté de 25 p. 100. Sur une base cumulative, pour les deux lignes aériennes, le nombre de passagers a augmenté de 7 p. 100 pour une capacité supplémentaire de 1,7 p. 100.

En plus de toutes les questions dont on parle, il y a l'avantage d'une économie canadienne saine, et ces deux lignes aériennes n'ont jamais eu autant de passagers qu'elles en ont maintenant. Pour être honnête, c'est une autre raison pour laquelle nous avons des files d'attente aux aéroports. Le volume est le plus élevé qu'aient connu ces deux lignes aériennes. C'est fantastique. On essaie de régler les problèmes.

**Le sénateur Callbeck:** Avez-vous ajouté des employés pour qu'ils s'occupent de ces files d'attente?

**M. Milton:** Nous embauchons 1 700 nouveaux employés. Bon nombre d'entre eux seront aux aéroports; d'autres travailleront aux centres d'appel. Nous n'arrivons pas à répondre aux demandes téléphoniques. Nous avons deux systèmes de réservation informatisée qui ne communiquent pas entre eux. Les gens nous demandent pourquoi on n'a pas mieux planifié. Nous pensions que nous avions bien planifié, et je m'exclus de la situation, aussi bien que 40 000 personnes fort compétentes peuvent le faire. La demande a été très importante et nous avons dû agir le plus rapidement possible, sinon Canadien aurait disparu, 17 000 emplois auraient disparu, et en raison de la disparition de cette capacité, on aurait eu un désastre total aux aéroports.

Au début de l'année, les Lignes aériennes Canadien perdait deux millions de dollars par jour. On ne pouvait pas simplement rester là sans rien faire.



As we dealt with these things, we made assumptions. As I mentioned, we took last year's traffic levels on routes through Canada and added 3 per cent. We put in place a 3 per cent margin of error. On the massive number of seats we produce every day, that is a significant margin. First, we were planning to cut 15 per cent of domestic capacity, then we went down to 11 and now we are down to 5 per cent of domestic capacity, because the demand is going through the roof. When people ask me about pricing questions, we must be reasonably close to the mark domestically in terms of appropriate pricing, because demand is going through the roof.

**Senator Callbeck:** Was it ever in your plans to cut capacity to Moncton?

**Mr. Milton:** We have had plans on all sorts of things that have been revised and updated. In terms of specifics, I am sure there are many routes on which capacity was to be cut. If I remember correctly, what we were doing on Moncton was going from two DC-9s to three F-28s in order to increase frequency. It became clear that that was not enough capacity. People are obsessed with Toronto to Moncton. Only about half of Air Canada's traffic on Moncton-Toronto is even going from Moncton to Toronto. It is a network story to points around the world.

We have changed our direction on many routes as we have seen the traffic that has actually come in and have dealt with a story. Again, the traffic really started to shift, over and above the strong economy, when Canadian Airlines was so publicly in trouble. The confidence level in booking on Canadian started to dissipate and we saw a tremendous movement of traffic to us.

**Senator Callbeck:** The last area I wish to talk about is my own province of Prince Edward Island. Last year, during the summer months, we had 79,756 seats coming to P.E.I. This year, in July and August, we will have 65,784. That is about a 17 per cent or 18 per cent cut. I have real concerns about those two months, because those are the months when tourists come. They bring dollars and create jobs in the province. I look at those figures and wonder how we will adequately deal with the tourist industry.

**Mr. Milton:** Again, we have tried to match the capacity to the market demand plus 3 per cent. We have adjusted where the demand warrants it. Often, there are expressions of the incredible constraints on capacity and then we look into it and their load factors are quite moderate and we are accommodating traffic in its entirety.

In terms of that decrease of total number of seats, you are including in there what InterCanadian provided, and InterCanadian was not owned by Air Canada or Canadian; it was affiliated with Canadian. It failed.

Donc, nous sommes intervenus, nous avons fait des suppositions. Comme je l'ai déjà signalé, on a tenu compte du nombre de passagers de l'année dernière au Canada, puis on a ajouté 3 p. 100. On a prévu une marge d'erreur de 3 p. 100. Une marge d'erreur de 3 p. 100, compte tenu du nombre de places à bord de nos avions chaque jour, c'est quand même assez important. Tout d'abord, on prévoyait réduire de 15 p. 100 la capacité au Canada, puis nous avons proposé 11 p. 100, et actuellement on parle de 5 p. 100, parce que la demande est absolument extraordinaire. Lorsque les gens me parlent de tarifs, je dis que nous offrons certainement des tarifs raisonnables puisque la demande ne cesse d'augmenter!

**Le sénateur Callbeck:** Aviez-vous l'intention de réduire la capacité à Moncton?

**M. Milton:** Nous avons toutes sortes de projets qui ont été modifiés. Pour ce qui est des renseignements plus précis, je suis convaincu qu'il y a plusieurs routes sur lesquelles on devait réduire la capacité. Si je me souviens bien, on avait prévu pour Moncton de passer de deux DC-9 à trois F-28 pour accroître le nombre de vols. Nous avons constaté que ce n'était pas suffisamment de capacité. Les gens sont obsédés par les vols de Toronto à Moncton. Seule environ la moitié des passagers d'Air Canada pour le tronçon Moncton-Toronto ont comme destination Toronto ou Moncton. Ils ont une autre destination ailleurs dans le monde.

Nous avons changé notre fusil d'épaule pour nombre de destinations quand nous avons constaté l'importance de la demande. Encore une fois, la demande a augmenté, pas simplement en raison d'une économie solide, mais lorsqu'on a constaté que Canadien avait de graves problèmes financiers. Le niveau de confiance des passagers pour Canadien a commencé à diminuer et nombre de passagers ont décidé de faire appel à nos services plutôt qu'à ceux de Canadien.

**Le sénateur Callbeck:** Je voudrais vous parler un peu de ma propre province, l'Île-du-Prince-Édouard. L'année dernière, pendant l'été, 79 756 sièges étaient disponibles sur les vols à destination de l'Île-du-Prince-Édouard. Cette année, en juillet et en août, ce nombre passera à 65 784. Cela représente une réduction de 17 p. 100 ou 18 p. 100. Cela m'inquiète, parce que ce sont là les deux mois où les touristes viennent visiter la province. Ils dépensent de l'argent dans la province, et ils y créent des emplois. J'étudie ces chiffres et je me demande comment nous pourrions en fait offrir des services aux touristes.

**M. Milton:** Encore une fois, nous avons essayé d'établir la capacité en fonction de la demande, plus 3 p. 100. Nous avons fait des rajustements là où la demande le justifiait. Souvent, les gens se plaignent d'une capacité insuffisante et lorsque nous étudions la question, nous constatons que les facteurs de charge sont assez modérés et que nous répondons pleinement à la demande.

Pour ce qui est de cette diminution du nombre de sièges disponibles, vous incluez les places offertes par InterCanadien et cette ligne aérienne n'appartenait pas à Air Canada ou à Canadien; elle était affiliée à Canadien. Elle n'a pas survécu.

In terms of Prince Edward Island and our commitment, we have maintained the only non-stop service from Toronto to Charlottetown for years at a marginal level of profitability, because we have been and remain committed.

In the schedule change, we also introduced non-stop jet service from Charlottetown to Montreal. We are trying to do positive things. Believe me, as in all cases, if the market warrants it, it would be absurd for me not to add capacity to deal with the ability to be more profitable dealing with more traffic. We are doing that all over the place.

**Mr. Douglas D. Port, Senior Vice-President, Corporate Affairs and Government Relations:** Madam Chair, there is one perception that is universal across the country, and that is that people equate that where we have cut capacity, somehow we are throttling demand and the ability of carrying passengers to and from markets.

I re-emphasize what Mr. Milton said: We did not do this lightly. We did it with a formula. We took the actual traffic and grew it by 3 per cent, and if that is still short, we have demonstrated on many occasions now, we have even added more to the marketplace.

The great sound bite is that, because you cut capacity, somehow you are restricting tourism potential. It is not in our interests to leave people behind. It is in our interests to carry people to and from markets and to grow those markets. That is what Mr. Milton is trying to convey.

We still do not have P.E.I. right, but the airport manager at Charlottetown recently said that Air Canada is the best friend of P.E.I. because we are a loyal, long-time supporter of your province, senator, and we did add considerable capacity this year.

**Mr. Milton:** It is also relevant to note that, on the P.E.I. market, one area where we added more capacity and investment is Japan. That is clearly an important source of traffic for you. We have gone from a 747-400 out of Vancouver and introduced daily Toronto non-stop to Tokyo over and above Toronto-Osaka, daily Vancouver-Nagoya and Vancouver-Osaka. We are adding tremendous amounts of traffic from Japan. A key destination is yours.

As Mr. Port said, nothing would make us happier than to need to add more capacity, if it is warranted.

**Senator Callbeck:** What capacity rate do you look to when putting on another plane?

**Mr. Milton:** It depends. In many markets you are spilling traffic, which is the term we use at about an 80 per cent load factor. There are seasonal spikes and peaks. A level of 80 per cent is when we spill traffic. I do not have the load factors for Prince Edward Island, but, again, if there is legitimate spill, nothing

Pour ce qui est de l'Île-du-Prince-Édouard et de notre engagement, nous avons maintenu le seul service sans escale de Toronto à Charlottetown pendant plusieurs années à un niveau de rentabilité marginal, parce que nous avons pris des engagements et nous les avons respectés.

Pour ce qui est des horaires, nous avons également lancé un service par réacté sans escale de Charlottetown vers Montréal. Nous essayons d'améliorer les choses. Croyez-moi, comme dans tous les autres cas, si la demande ou le marché le justifie, il serait ridicule de ne pas accroître la capacité pour assurer une plus grande rentabilité. Nous faisons ça dans toutes les régions.

**M. Douglas D. Port, premier vice-président, Affaires générales et gouvernementales:** Madame la présidente, s'il y a une chose que tout le monde croit au Canada, c'est que lorsque nous avons réduit la capacité à un endroit, ils sont convaincus que nous étranglons la demande et la capacité de transport des passagers vers les marchés.

J'aimerais rappeler ce que M. Milton a dit: nous n'avons pris aucune décision à la légère. Nous avons une formule. Nous avons étudié le nombre réel de passagers et avons ajouté une capacité supplémentaire de 3 p. 100, et si cela ne suffit pas, et nous l'avons démontré à plusieurs reprises maintenant, nous augmentons à nouveau la capacité.

C'est facile de dire que lorsque vous réduisez la capacité vous limitez le potentiel touristique d'une région. Nous n'avons aucun avantage à empêcher les passagers de voyager. Enfin, nous avons tout à gagner à transporter les gens d'un endroit à l'autre et à assurer la croissance du potentiel de certaines destinations. C'est le message que M. Milton essaie de vous communiquer.

Nous avons toujours des problèmes à l'Île-du-Prince-Édouard, mais le directeur de l'aéroport de Charlottetown m'a dit récemment que Air Canada est le meilleur ami de cette province parce que c'est une société loyale, et qui appuie depuis longtemps cette province, madame le sénateur, et nous avons ajouté une capacité assez importante cette année.

**M. Milton:** Il importe également de noter, en ce qui a trait au marché de l'Île-du-Prince-Édouard, que nous avons également augmenté nos investissements et notre capacité au Japon. C'est une source de voyageurs très importants pour votre province. Nous n'offrions qu'un service 747-400 à partir de Vancouver et nous avons maintenant ajouté un vol sans escale de Toronto vers Tokyo qui vient s'ajouter au vol Toronto-Osaka et aux vols quotidiens Vancouver-Nagoya et Vancouver-Osaka. Nous ajoutons énormément de places à bord des avions en provenance du Japon. Votre province est l'une des destinations privilégiées des Japonais.

Comme M. Port l'a signalé, nous serions parfaitement heureux d'augmenter la capacité, si c'était justifié.

**Le sénateur Callbeck:** Quel taux de remplissage recherchez-vous avant d'ajouter un autre vol?

**M. Milton:** Cela dépend. Dans plusieurs marchés, nous avons un facteur de chargement d'environ 80 p. 100. Il y a les crêtes saisonnières. Lorsque le niveau de 80 p. 100 est atteint c'est là que nous jugeons qu'il y a débordement. Je n'ai pas les facteurs de chargement pour l'Île-du-Prince-Édouard à la portée de la main,



would make me happier than for Air Canada to add capacity back in.

**Senator Callbeck:** That cannot be this year, though. Do you have extra planes to put on this year?

**Mr. Milton:** We had anticipated starting a Vancouver-Mexico City route, for example, but because the booking profile that we expected on that new route did not occur, we took that asset and put it on Intra-West routes and routes into Calgary from Toronto.

If there is a legitimate demand, I am comfortable that we could find an airplane. Again, it would have to be a legitimate demand, and we do not see that from a marketing standpoint right now.

**Senator Kirby:** If I had my business hat on, as opposed to my public policy hat, I would say that you have done quite a remarkable job. For instance, the way you merged the terminals in Toronto has gone far better than most rational people would have expected.

If there is a difference of view between you and me or between Air Canada and the people in Ottawa, it would be based on the fact that there are times when the business interests and the public interests do not necessarily coincide. There is a greater obligation on the dominant player in any industry, particularly a service sector industry as critical as the airline industry, to at times make decisions that reflect the public interest even though they may not reflect the short-term business interest. While I understand making decisions in the short-term business interest, it could have long-term problems for you.

In a May 31 article in *The Globe and Mail*, you were talking about your desire to expand internationally and about all the benefits that would bring. However, it seems to me there is an underlying assumption there that, if you are able to do that and succeed with the international traffic, you must ensure that your domestic base is solid and seen to be well enough served so that public-policy makers do not take the view that they have to put additional constraint on you in order to make you do that. The risk that you face in doing an interview where you talk about international traffic at a time when there is a lot of complaining going on about domestic things is that it is inclined to lead to an overreaction in Ottawa.

Let me make the observation that the great difficulty of governments in general is that, when they act, they always overreact. If they decide to step in, they will always go too far. That is human nature.

As an opening observation, I would say that, in considering many of your short-term business decisions, such as Moncton, which Senator ForreSTALL mentioned, and some of the others that have been put to us, it seems to me that you need to think carefully through the public-interest implications and not merely the short-term business ones.

mais encore une fois, s'il y a un débordement légitime, je serais très heureux d'accroître la capacité d'Air Canada vers cette destination.

**Le sénateur Callbeck:** Ça ne peut pas être cette année, cependant. Avez-vous des avions supplémentaires à ajouter pour cette année?

**M. Milton:** Nous avions prévu lancer un service Vancouver-Mexico, par exemple, mais puisque la demande que nous anticipions ne s'est pas manifestée, nous avons pris cette capacité pour l'ajouter aux routes Intra-West et aux services vers Calgary à partir de Toronto.

S'il existe une demande légitime, je suis convaincu qu'on pourrait trouver un avion. Encore une fois, il devra s'agir d'une demande légitime, et nous ne croyons pas que ça se produira, du moins pas maintenant.

**Le sénateur Kirby:** Si je parlais du point de vue de l'entrepreneur plutôt que du point de vue des affaires publiques, je dirais que vous avez fait un travail absolument extraordinaire. Par exemple, la fusion de terminaux à Toronto s'est beaucoup mieux déroulée que bien des gens ne l'auraient pensé.

S'il y a une différence d'opinion entre vous et moi ou entre Air Canada et Ottawa, ce serait fondé sur le fait qu'à l'occasion l'intérêt public et l'intérêt de l'entreprise ne sont pas nécessairement les mêmes. Le joueur dominant dans toutes les industries, mais tout particulièrement une industrie du secteur des services aussi importants que le secteur du transport aérien, doit à l'occasion prendre des décisions qui reflètent l'intérêt public même si ça ne correspond pas à l'intérêt commercial à court terme. Je comprends qu'il faut peut-être parfois prendre des décisions qui présentent un avantage commercial à court terme, mais cela risque de créer des problèmes à long terme pour la compagnie.

Dans un article publié le 31 mai dans le *Globe and Mail*, vous disiez vouloir élargir vos services à l'échelle internationale, et vous avez également mentionné les avantages qui découleraient de cette décision. Cependant, on peut supposer que, si vous êtes en mesure de le faire et de trouver des clients à l'échelle internationale, vous devez également vous assurer que votre base canadienne est solide et semble suffisamment saine pour empêcher les décideurs politiques de penser qu'ils doivent imposer des contraintes supplémentaires pour vous forcer à assurer un bon service au Canada. Si lors d'une entrevue vous parlez des services internationaux au moment même où on se plaint beaucoup des services offerts au Canada, vous risquez de provoquer une réaction à Ottawa.

J'aimerais signaler que le gros problème c'est que les gouvernements habituellement lorsqu'ils agissent, ils exagèrent souvent. S'ils décident d'intervenir, ils vont toujours trop loin. Cela fait partie de la nature humaine.

J'aimerais donc dire en préambule que compte tenu du nombre de vos décisions d'affaires à court terme, comme Moncton, qui a été mentionné par le sénateur ForreSTALL, et de certaines autres décisions dont on nous a fait part, il me semble que vous devez bien penser aux questions d'intérêt public et pas simplement aux questions commerciales à court terme.

Against that background, let me ask you a question. Some time ago there was a story in the *Globe* — or perhaps it was in the *Post* — about Jim Abbott, a Reform MP who was being dumped in Calgary, and then you added back the plane from Calgary to Cranbrook so that he and other people could get home at night.

One of the public issues that you must think through in this country is that many people will use main trunk routes and some additional routes to some point. The critical factor for almost all the people who do that is that they are able to get home at night on the last plane out of Calgary or Halifax or wherever, leave at five or six o'clock in the morning to get to the point and make a connection to get to the trunk routes. Cranbrook was one. You did not see this, but I can tell you that the same problem exists in Lethbridge. One of our colleagues now finds that the morning plane that used to go from Lethbridge to Calgary to connect to the Calgary-Toronto plane now does not exist.

It seems to me that this is a public-interest issue. You are looking at some regional flights at the beginning and the very end of the day to see that people do not get dumped at hotels, either going out or coming in, in order to make the main trunk flights. Even though I fully recognize that those things may not be in your short-term business interests as they may be unprofitable, in my view they are a key element of your public-interest responsibility. Mr. Dee got kudos in the paper for solving Jim Abbot's problem. I raise that as sort of a policy question. I do not know if you want to comment on it, but it seems to me that it is an important issue.

**Mr. Milton:** It might surprise you that I agree with your observation fully.

**Senator Kirby:** You realize a lot of people watching this will be disappointed.

**Mr. Milton:** Yes, they will be disappointed. Absolutely, we want to get it right for Canada. When I talk about international opportunities, this is a great story for employees and in terms of access internationally.

You are right. We have to take care of home. If we are successful in expanding internationally from Toronto and Vancouver, the way hubs work, the more traffic you can funnel into the hub, the more you have the ability to push new routes out and also to increase frequencies, even domestically.

This summer, as an example, we are starting Toronto to Kelowna non-stop, which connects to Europe both ways. That is the kind of thing that international growth can lead to domestically. Overall, the magnitude of change is massive. From a public perception standpoint, we have to keep working at making it right.

On this schedule connectivity issue, since this is a personal interest of mine, I would love to take a look at Lethbridge. Any examples like that, from the public or elsewhere, I am game to take on. We are as good as our schedule. If we do not have the

J'aimerais maintenant vous poser une question. Il y a un bon moment il y avait un article dans le *Globe* — ou peut-être c'était le *Post* — sur Jim Abbott, un député réformiste, qui s'était retrouvé coincé à Calgary; Air Canada a alors ajouté un avion de Calgary à Cranbrook pour que lui et les autres passagers puissent se rendre chez eux ce soir-là.

Quand on parle de services publics vous devez vous rappeler qu'au Canada, de nombreux passagers se servent des tronçons principaux et aussi des liaisons secondaires. Le plus important, pour les gens qui voyagent de cette façon, c'est qu'ils veulent pouvoir rentrer à la maison le soir à bord du dernier vol à partir de Calgary ou d'Halifax, partir à 5 ou 6 heures du matin pour se rendre à un point de correspondance vers les routes secondaires. Cranbrook est un exemple. Vous n'avez pas identifié le problème, mais je peux vous assurer que le même problème existe également à Lethbridge. Un de nos collègues a constaté que le vol du matin qui allait de Lethbridge à Calgary pour une correspondance vers Toronto n'existe plus.

Il me semble qu'il s'agit là d'une question d'intérêt public. Il faut qu'il y ait des vols régionaux très tôt le matin et plus tard en journée pour que les passagers n'aient pas besoin de passer la nuit à l'hôtel, soit à leur départ ou à leur retour, pour changer d'avion pour un tronçon principal. Ce n'est peut-être pas dans votre intérêt commercial à court terme, c'est peut-être plus rentable, mais à mon avis c'est là un élément fondamental de votre responsabilité à l'égard de l'intérêt du public. M. Dee a été félicité par le journal parce qu'il avait réglé le problème de Jim Abbot. À mon avis c'est une question de politique. Je ne sais pas si vous voulez nous en parler, mais à mon avis c'est une question fort importante.

**M. Milton:** Vous serez peut-être surpris d'apprendre que je suis parfaitement d'accord avec vous.

**Le sénateur Kirby:** Vous savez que beaucoup de gens qui suivent nos délibérations seront bien déçus.

**M. Milton:** Oui, ils seront déçus. Nous voulons offrir les meilleurs services au Canada. C'est clair. Lorsque je parle des débouchés à l'échelle internationale, c'est très encourageant pour les employés et pour l'accès à d'autres pays.

Vous avez raison. Nous devons nous occuper du service au Canada. Si nous pouvons trouver d'autres destinations à l'étranger à partir de Toronto et Vancouver, compte tenu de la façon dont fonctionnent les aéroports pivots, plus vous pouvez acheminer de passagers vers ces aéroports, mieux vous serez en mesure d'offrir de nouveaux services et d'accroître le nombre de vols, même au Canada.

Par exemple, cet été, nous lançons un service sans escale Toronto-Kelowna, avec accès aux destinations européennes à partir de l'une ou l'autre ville. Une augmentation des services internationaux peut justement assurer la création de nouveaux services au Canada. Dans l'ensemble, les changements sont extraordinaires. Du point de vue perception du public, il faut quand même maintenir nos efforts.

Pour ce qui est de la question des horaires et des correspondances, puisque c'est une question qui m'intéresse personnellement, j'aimerais vraiment étudier le cas de Lethbridge de plus près. Des exemples comme ça, qu'ils viennent du public



airplanes going to the right places, and if the connections do not work, we will not optimize the results. I will take a look at Lethbridge or any other place.

**Senator Kirby:** I was not selling Lethbridge. I was making the point that Cranbrook is not the only example.

**Mr. Milton:** I agree with you. Your comment about last flight at night and first in the morning is valid.

**Senator Kirby:** It saves people a night in a hotel.

Let me move on to the comments from British Airways and Air France we had earlier today, as well as the Canada 3000 training facilities and the Air Transat ground handling facilities. I shall leave those aside and ask a broad question.

The Competition Bureau has tabled a set of draft regulations. I have no doubt your legal beagles have examined them in great detail. Can you tell us what their analysis is? I really want to know whether you like those draft regulations. If you want changes made, what changes do you want made?

**Mr. Milton:** From the standpoint of abiding by rules, we look to abide by rules as we go forward. Maybe Mr. Port can comment on that.

**Mr. Port:** Regarding the Competition Bureau itself, senator, the discussion has been underway, of course, since we made the first deal with them back in December of last year on the process.

It would be fair to say that we are not happy with the criminality aspects that are being brought into this discussion now regarding some of the clauses, particularly if we do not abide by such things as the protection of employees. We did not think that those things would be appropriate for inclusion in this discussion. We have made some observations along those lines already.

**Senator Kirby:** Have you made any specific comments? I ask because, as you will hear from the people who will brief you on some of the other testimony we had, several people, including British Airways and Air France, have come before us and said they do not have any problem with the bill. They want some very modest changes to the new draft regulations under proposed subsection 55(1), the draft regulations put forward by the Competition Bureau.

My instinct is that you would have found that these regulations are too intrusive, just as some people want them strengthened. Are you telling me you are happy with these the way they are, except for the criminality issue?

**Mr. Port:** I do not have that section in front of me.

**Senator Kirby:** I will move on to another question and we will come back while you take a look at that.

ou d'autres intervenants, m'intéressent. Je veux être mis au courant. Écoutez, notre réputation dépend des horaires que nous offrons. Si nous n'avons pas d'avions qui vont aux bonnes destinations, et que les correspondances ne fonctionnent pas, nous n'aurons pas les résultats voulus. J'étudierai la situation de Lethbridge ou toute autre location dont on voudra me faire mention.

**Le sénateur Kirby:** Je ne voulais pas défendre particulièrement Lethbridge. Je voulais simplement faire ressortir le fait que Cranbrook n'est pas le seul problème.

**M. Milton:** Je suis d'accord avec vous. Votre commentaire sur le dernier vol en soirée et le premier en matinée est bien fondé.

**Le sénateur Kirby:** Cela évite de passer la nuit à l'hôtel.

Permettez-moi de passer aux commentaires que nous avons entendus des représentants de British Airways et d'Air France un peu plus tôt aujourd'hui, ainsi qu'au centre de formation de Canada 3000 et des services d'escala d'Air Transat. J'aimerais d'abord vous poser une question générale.

Le Bureau de la concurrence a déposé des ébauches de règlement. Je suis convaincu que vos experts juridiques les ont étudiés en détail. Pouvez-vous nous dire ce qu'ils en pensent? J'aimerais vraiment savoir si vous aimez les règlements proposés. Si vous voulez que des modifications soient apportées, quelles sont-elles?

**M. Milton:** Nous voulons respecter les règlements. M. Port pourrait peut-être répondre à la question.

**M. Port:** Pour ce qui est du Bureau de la concurrence, monsieur le sénateur, la discussion se déroule évidemment depuis que nous avons communiqué avec le bureau en décembre dernier.

Il serait juste de dire que nous ne sommes pas heureux des éventuelles répercussions pénales de certaines dispositions, tout particulièrement si l'on n'assure pas, entre autres choses, la protection des employés. Nous ne croyons pas que ce genre de chose devrait faire l'objet de discussions avec le bureau. Nous avons déjà fait des commentaires en ce sens.

**Le sénateur Kirby:** Avez-vous fait des commentaires particuliers? Je pose cette question parce que, comme vous le diront ceux qui vous mettront au courant des autres témoignages que nous avons entendus, plusieurs intervenants, y compris des représentants de British Airways et d'Air France, nous ont dit qu'ils ne s'opposaient aucunement au projet de loi. Ils veulent que de légères modifications soient apportées au nouveau règlement proposé au paragraphe 55(1), l'ébauche de règlement proposée par le Bureau de la concurrence.

À mon avis, vous avez probablement jugé que ces règlements sont trop dérangeants, même si certains veulent qu'ils soient plus contraignants. Me dites-vous que vous êtes très heureux de ces règlements proposés, sauf pour ce qui est de l'aspect pénal?

**M. Port:** Je n'ai pas cet article sous les yeux.

**Le sénateur Kirby:** Je passerai à une autre question, puis nous reviendrons à celle-ci; cela vous donnera le temps d'étudier le texte.

Madam Chairman, I will leave the issues that I raised, the specific transactions that other people have raised, but I will come back to them if my colleagues do not.

I will turn to one last area, which totally baffles me. It relates to the decision at your annual meeting to adopt a poison pill. I find that bizarre, for reasons that I will explain.

Let me go back a step. As you know, both this committee and the House committee in the fall recommended that the 10 per cent be raised to 20 per cent. You had previously described the 10 per cent provision as shareholder-unfriendly, in any event, but it is my understanding that Air Canada insisted in the negotiations with the government that 20 per cent was too high and that it should not be above 15 per cent. Why did you do that?

**Mr. Milton:** The consensus was that this was to remain a protective measure on Air Canada's ownership remaining domiciled in Canada. Once that direction was basically proceeded down, my understanding is that effective control occurs at 20 per cent. That is why 15 per cent was selected.

**Senator Kirby:** Please correct me if I am wrong, but it is my absolute understanding that the 15 per cent was driven by Air Canada's view of the world and not by the government's. That is to say, the government would have gone to 20 per cent if it were not for Air Canada.

**Mr. Milton:** I believe, though, that that was based on arguments we put forward in terms of what, in fact, was deemed effective control and that there was concurrence on that.

**Senator Kirby:** I also quote your response to a question of mine a while ago, in response to the ownership question. You said, "I operate on the basis of rules. If the law is changed through deliberation in Parliament, that is fine with me." You will just operate the company.

Why would you help the government to do something that is, in your own words, shareholder-unfriendly?

**Mr. Milton:** If you go back to last year, I was consistently saying that if Parliament determines that the ownership level should be changed and that effective control can go to the U.S. or wherever, that is fine. I operate the company, but, when a determination is made as to whether the airline and the industry remain in Canada, we will abide by that, too.

The direction of the government and, really, of the bulk of the population, based on the surveying we were doing, was that they wanted Air Canada to remain in Canada.

**Senator Kirby:** I do not disagree with that.

**Mr. Milton:** We can get our legal advisers to put something together for you, but my recollection was that we would have been in a control position at 20 per cent, and so that is how 15 per cent was settled on. I believe 15 per cent came about as well because it has been determined to be a relatively

Madame la présidente, je ne poserais pas pour l'instant de question sur les sujets que j'ai abordés plus tôt, les transactions particulières dont ont fait état d'autres témoins, mais j'y reviendrai si mes collègues ne posent pas de question.

J'aimerais passer à la dernière question qui me chicote et m'étonne. Cela porte sur la décision prise à votre réunion annuelle d'adopter une pilule empoisonnée. Je trouve cela bizarre, pour des raisons que je vous donnerai.

J'aimerais remonter un peu en arrière. Comme vous le savez, notre comité et le Comité de la Chambre des communes à l'automne ont recommandé que le 10 p. 100 passe à 20 p. 100. Vous aviez déjà décrit la disposition de 10 p. 100 comme allant à l'encontre des intérêts des actionnaires, de toute façon, mais j'ai cru comprendre qu'Air Canada a insisté lors des négociations avec le gouvernement et a dit que le 20 p. 100 était trop élevé et que ce taux ne devrait pas dépasser 15 p. 100. Pourquoi?

**M. Milton:** Le consensus était que cela garantirait qu'Air Canada continue d'appartenir à des intérêts canadiens. C'est le choix qu'on a fait. Je crois savoir que quiconque détient 20 p. 100 des actions exerce le contrôle effectif. Voilà pourquoi on a fixé le plafond à 15 p. 100.

**Le sénateur Kirby:** Vous me corrigerez si je me trompe, mais je crois absolument que ce choix des 15 p. 100 reflète la vision du monde d'Air Canada et non celle du gouvernement. C'est-à-dire que le gouvernement aurait porté le plafond à 20 p. 100, n'eût été la préférence d'Air Canada.

**M. Milton:** Je crois cependant que le choix a été fait en fonction d'arguments que nous avons présentés sur le seuil auquel s'exerce le contrôle effectif, et là-dessus, il y a eu consensus.

**Le sénateur Kirby:** Je me permets de vous citer votre réponse à une question que je vous ai posée il y a quelque temps sur la propriété. Vous avez dit: «J'agis en fonction de règles. Si après délibérations, le Parlement modifie la loi, je l'accepte.» Vous exploiterez tout simplement la société.

Pourquoi iriez-vous aider le gouvernement à faire ce qui, de votre propre aveu, est contraire aux intérêts des actionnaires?

**M. Milton:** Vous vous souviendrez que l'an dernier, j'ai constamment répété que si le gouvernement décidait qu'il fallait changer les règles de propriété, quitte à ce que le contrôle effectif passe à des intérêts américains ou autres, eh bien, soit. Je dirige la société mais quand la décision sera prise quant à la propriété canadienne du transporteur et de l'industrie aérienne, nous nous y conformerons.

Le gouvernement, et en fait, la majorité des Canadiens, d'après les résultats des sondages que nous avons réalisés, souhaitent que la propriété d'Air Canada reste canadienne.

**Le sénateur Kirby:** Je ne conteste pas cela.

**M. Milton:** Nous pouvons demander à nos conseillers juridiques de vous préparer une réponse, mais si ma mémoire est fidèle, il y aurait eu contrôle à 20 p. 100, et voilà pourquoi on a choisi la limite des 15 p. 100. Je crois aussi qu'on a choisi cette limite de 15 p. 100 en raison du succès du CN avec une structure



successful make-up for CN. Again, you can have U.S. ownership, but there is a 15 per cent limit.

**Senator Kirby:** You can have the majority of shares owned in the U.S., as is the case with CN, but not in your case?

**Mr. Milton:** Correct, but I believe that even at CN there is a limit of 15 per cent for a single entity on the control issue.

**Senator Kirby:** That is right. Also at Petro-Canada.

Given the fact that you are a company with a 15 per cent maximum shareholding, why in heaven's name do you need a poison pill? That must be one of the most bizarre things I have ever seen.

**Mr. Milton:** It is, but so is what we went through last year. There we were with a 10 per cent law and someone attempting a hostile takeover of a company with a law that was reaffirmed in November.

**Senator Kirby:** Therefore, why do you need it?

**Mr. Milton:** If the same thing happens again, we are in a position to deal with the situation under less pressure. Again, we look at it as a safeguard. I agree, it is absolutely bizarre, but it is appropriate in the context of what we went through last year.

**Senator Kirby:** I hear what you say and I am sure that that is what the board thought they were doing, but I must tell you that the perception it suggests is twofold. First, it looked like a deliberate attempt, largely by the board, and by management in addition, to ensure that they are entrenched entirely independent of what the government does with 15 per cent, or whether it changes it or not.

That is typically one of the rationales for a poison pill, but that then leads me to my next question: Why did you pick 10 per cent when, if you talked to Fairvest Securities Corporation or any of the experts on corporate governance — and I know Fairvest had negotiations with your lawyers — they tell you poison pills should not kick in until 20 per cent?

**Mr. Milton:** The prevailing rule is 10 per cent.

**Senator Kirby:** The prevailing rule deals with common shares only and you have done it in a way that takes both classes of shares and lumps them together. In other words, your 10 per cent in your poison pill is much more restrictive than the 10 per cent in the current bill. Am I right on that?

**Mr. Milton:** For the record, I would need to check with our lawyers.

**Senator Kirby:** Believe me, I am right on that.

semblable. Je le répète, une partie du capital peut appartenir à des intérêts américains, sous réserve de la limite des 15 p. 100.

**Le sénateur Kirby:** La majorité des actions peuvent appartenir à des intérêts américains, comme c'est le cas du CN, mais pas dans votre cas?

**M. Milton:** C'est exact, mais je crois que même pour le CN, un seul actionnaire ne peut détenir plus de 15 p. 100 des actions.

**Le sénateur Kirby:** C'est exact. Il en va de même à Petro-Canada.

Étant donné que vous êtes protégés par cette limite des 15 p. 100 d'actions entre les mains d'un seul actionnaire, pourquoi vous faut-il une pilule empoisonnée? C'est sans doute l'une des choses les plus bizarres que j'ai jamais vues.

**M. Milton:** Effectivement, mais pas plus que ce que nous avons vécu l'an dernier. Nous étions assujettis à la limite des 10 p. 100 avec une offre publique d'achat hostile. La loi a été prorogée en novembre.

**Le sénateur Kirby:** Alors, pourquoi vous faut-il cette pilule empoisonnée?

**M. Milton:** Si la même chose se reproduit, nous serons en mesure de réagir sans que les mêmes pressions ne nous écrasent. Pour nous, c'est une mesure de protection. J'admets que c'est absolument bizarre, mais c'est justifié étant donné ce que nous avons vécu l'an dernier.

**Le sénateur Kirby:** J'entends bien ce que vous me dites et je suis certain que c'est ce que cherchaient les membres du conseil d'administration, mais je dois vous dire que cette idée est perçue de deux façons. D'abord, cela donne l'impression que le conseil d'administration, et la direction par surcroît, tentent délibérément d'assurer leur survie, peu importe la décision que prendra le gouvernement quant à l'opportunité de modifier la limite des 15 p. 100.

C'est l'une des justifications typiques pour l'adoption d'une pilule empoisonnée, mais cela m'amène à poser ma deuxième question: pourquoi avez-vous choisi une limite de 10 p. 100 quand, si vous consultez Fairvest Securities Corporation ou tout autre expert sur la gouvernance des sociétés — et je sais qu'il y a eu des négociations entre Fairvest et vos avocats — ils vous diront que les pilules empoisonnées ne doivent pas être utilisées tant que la limite n'atteint pas les 20 p. 100?

**M. Milton:** La limite la plus courante est de 10 p. 100.

**Le sénateur Kirby:** Cette limite ne s'applique qu'aux actions ordinaires, tandis que vous avez trouvé le moyen de regrouper les deux catégories d'actions. Autrement dit, la limite de 10 p. 100 dans votre pilule empoisonnée est beaucoup plus restrictive que la limite des 10 p. 100 que fixe le projet de loi. N'ai-je pas raison?

**M. Milton:** Il faudrait que je le vérifie auprès de nos avocats.

**Le sénateur Kirby:** Croyez-moi, j'ai raison.

**Mr. Milton:** I believe you. The bottom line is that we went through a fairly strange exercise last year, given the laws that govern Air Canada. This was something that we intended to do back in the fall; we were going to raise it at the shareholders' meeting that never occurred. We left it on the table and it was approved at this AGM.

**Senator Kirby:** What happens if this bill goes through in another month, or less than a month, and the 10 per cent gets raised to 15 per cent? Then you are clearly much more restricted.

**Mr. Dee:** It is built into the shareholders' rights plan. The limit is raised to whatever Parliament says.

**Senator Kirby:** Let us suppose we raise the limit.

**Mr. Dee:** It is up to 20 per cent.

**Senator Kirby:** If we go to 65 per cent, then yours kicks in.

**Mr. Dee:** No. The way the shareholders' rights plan is worded currently it makes provisions for the anticipated passage of Bill C-26. We could not predict what Parliament would do.

**Senator Kirby:** Let us suppose that the government decides that the 20 per cent could become 49 per cent. Does your shareholders' rights plan go up to 49 per cent?

**Mr. Dee:** The current wording of Bill C-26 is up to 15 per cent. We anticipated the passage of 15 per cent, but we would not prejudice what Parliament would do.

**Senator Kirby:** If Parliament goes beyond the 15 per cent, your shareholders' rights plan stays in effect at 15 per cent?

**Mr. Dee:** Correct.

**Mr. Milton:** We will deal with these issues as we come to them, based on what Parliament deems appropriate for Air Canada.

**Senator Kirby:** For business people, other than for self-protection, I find it one of the strangest things I have ever seen. You not only have a shareholders' rights plan that counts common shares and class As in one category, which is not normal, but you also then said that holders of preferred shares, in the event of a takeover bid, automatically got converted to class As and got counted. Then you said that anybody who was immediately kicked out, who would be over the 10 per cent or 15 per cent, specifically in this case United and Lufthansa, would automatically be exempt.

I must tell you that the whole perception of that plan is, first, that management and the board are attempting to absolutely entrench themselves, and second, to absolutely ensure that their partners in the restructuring process, specifically United and Lufthansa, are taken care of and are entirely independent of any public-policy change. I believe a detailed legal analysis would establish that point. I am wondering why you would go out of

**M. Milton:** Je vous crois. L'essentiel c'est que nous avons vécu l'an dernier une situation assez étrange étant donné les lois qui régissent Air Canada. Nous comptions proposer cela à l'automne; nous allions aborder la question à l'assemblée des actionnaires qui n'a jamais eu lieu. Nous n'avons pas retiré la proposition et elle a été approuvée lors de la plus récente assemblée générale annuelle.

**Le sénateur Kirby:** Que passera-t-il si le projet de loi est adopté d'ici un mois, ou dans moins d'un mois, et que la limite est portée de 10 à 15 p. 100? Vous serez alors assujéti à une contrainte beaucoup plus lourde.

**M. Dee:** Cela figure déjà dans le régime des droits des actionnaires. La limite sera celle que le Parlement imposera.

**Le sénateur Kirby:** Supposons que nous relevions la limite.

**M. Dee:** Elle est à 20 p. 100.

**Le sénateur Kirby:** Si nous passons à 65 p. 100, votre proposition s'enclenche.

**M. Dee:** Non. Selon le libellé actuel du régime de protection des droits des actionnaires, on a déjà tenu compte de l'adoption du projet de loi C-26. Nous ne pouvions pas prédire ce que ferait le Parlement.

**Le sénateur Kirby:** Supposons que le gouvernement décide de faire passer la limite de 20 à 49 p. 100. Votre régime de protection des droits des actionnaires tient-il compte d'une limite pouvant atteindre les 49 p. 100?

**M. Dee:** À l'heure actuelle, le projet de loi C-26 fixe la limite à 15 p. 100. Nous avons tenu compte de l'adoption d'une limite de 15 p. 100, mais nous n'avons pas voulu préjuger de la décision du Parlement.

**Le sénateur Kirby:** Si le Parlement fixe la limite à plus de 15 p. 100, votre régime de protection des droits des actionnaires restera en vigueur à 15 p. 100?

**M. Dee:** C'est exact.

**M. Milton:** Nous ferons le nécessaire en temps et lieu en fonction de ce que le Parlement jugera approprié pour Air Canada.

**Le sénateur Kirby:** C'est le mécanisme d'autoprotection le plus étrange que j'ai jamais vu de la part de gens d'affaires. Vous avez non seulement le régime de protection des droits des actionnaires qui regroupe en une catégorie les actions ordinaires et les actions de catégorie A, ce qui n'est pas normal, mais vous avez aussi dit qu'en cas d'OPA, les actions privilégiées seraient automatiquement converties en actions de catégorie A et seraient comptées. Vous avez ensuite dit que tout actionnaire qui se trouverait alors à détenir plus de 10 ou 15 p. 100 des actions, plus particulièrement United et Lufthansa, serait automatiquement exempté.

Je dois vous dire que ce plan me donne nettement l'impression, d'abord, que la direction et le conseil d'administration tentent de s'enraciner solidement, et ensuite, de faire en sorte que leurs partenaires dans le processus de restructuration, particulièrement United et Lufthansa, soient protégés et mis tout à fait à l'abri des effets de tout changement de politique. Je crois qu'une analyse juridique détaillée le démontrerait. Je me demande pourquoi vous



your way to create that kind of public perception, at least among the handful of people in the country who think about these arcane things, when it was completely unnecessary? It was inviting trouble.

**Mr. Milton:** Over the course of time it may well be unnecessary. I hope you will excuse us from the standpoint of what we went through with the prevailing law that existed in the country last fall. We have carried through with this and the shareholders have approved.

**Senator Kirby:** I find it hard to excuse something that appears to be oriented towards entrenching management, particularly when, as good business people, you do not need that kind of protection. I find it bizarre.

**Mr. Milton:** I appreciate that comment, and I must tell you that it is not from a lack of confidence or a worry about entrenchment, you are right.

**Senator Kirby:** Knowing you, and some of your directors, I thought it was more likely to be generated by some of the directors for their protection. I am not asking you to comment on that.

**The Chairman:** They are not here, Senator Kirby, to answer that.

**Senator Spivak:** You are very fortunate, Mr. Milton, that Senator Kirby is not on your board of directors yet.

**Senator Kirby:** One of your colleagues is already there.

**Senator Spivak:** I know exactly who you are talking about.

Mr. Milton, you received this company debt-free.

**Mr. Milton:** Canadian Airlines?

**Senator Spivak:** In the beginning. You have over 85 per cent of the domestic market. You have 72 per cent of the international market. You have 99 per cent of all Canadian frequent flyer program members. According to the brief from British Airways, you have over 80 per cent of the slots at Toronto, a disproportionately high share of slots on key international routes, and, as they say, a clear ability to leverage your near monopoly position against those domestic and international carriers.

My question is this: Is it fair for you also to become, most likely, the dominant carrier on discount routes? Was that part of the negotiation? Why do you also need to swallow that piece of business? Was that part of the negotiations with the Competition Bureau? Was that a subject of the discussion? If so, what was your position?

**Mr. Milton:** In terms of the discount airline, that is an area of the business that has been proliferating in North America and we have not been part of that. A main line of United Airlines has a unit called United Shuttle, which operates over 50 of

avez pris de si grands moyens pour créer une telle impression dans l'opinion publique, ou du moins dans l'esprit d'une poignée de gens dans ce pays qui s'intéressent à toutes ces choses obscures, alors que c'est tout à fait inutile? C'est courir après le malheur.

**M. Milton:** Il se peut que tout cela s'avère inutile. J'espère que vous nous pardonneriez d'avoir agi de la sorte en réaction à la situation que nous avons vécue l'automne dernier en raison de la loi telle qu'elle existait à ce moment-là. Nous sommes allés de l'avant avec cette proposition et les actionnaires l'ont approuvée.

**Le sénateur Kirby:** J'ai du mal à pardonner un geste qui semble avoir pour but de garantir la pérennité de la direction, particulièrement quand, étant des gens d'affaires chevronnés, vous n'avez pas besoin d'une telle protection. Je trouve cela bizarre.

**M. Milton:** C'est une conclusion qui se comprend, mais je dois vous dire que nous n'avons pas agi ainsi par manque de confiance ou pour protéger notre place. Vous avez raison.

**Le sénateur Kirby:** Vous connaissant vous, et certains des membres du conseil d'administration, j'ai cru plus probable que l'idée soit venue de quelques-uns des membres du conseil d'administration cherchant à protéger leur place. Je ne vous demande pas de réagir à cela.

**La présidente:** Ils ne sont pas ici, sénateur Kirby, pour vous répondre.

**Le sénateur Spivak:** Vous êtes chanceux, monsieur Milton, que le sénateur Kirby ne soit pas encore membre de votre conseil d'administration.

**Le sénateur Kirby:** L'un de vos collègues l'est déjà.

**Le sénateur Spivak:** Je sais exactement de qui vous voulez parler.

Monsieur Milton, vous avez pris le contrôle de ce transporteur sans hériter ses dettes.

**M. Milton:** Ligne aérienne Canadien?

**Le sénateur Spivak:** Au début. Vous détenez plus de 85 p. 100 du marché intérieur. Vous détenez 72 p. 100 du marché international. Vous avez 99 p. 100 des membres du programme des grands voyageurs de Canadian. D'après le mémoire de British Airways, vous contrôlez plus de 80 p. 100 des créneaux à Toronto, une part disproportionnée des créneaux pour les principales routes internationales et, comme ils disent, le moyen de faire jouer votre position de quasi-monopole contre les transporteurs intérieurs et internationaux.

Voici ma question: est-ce que ce serait juste que vous deveniez aussi, vraisemblablement, le transporteur dominant pour le service à tarif réduit? Était-ce l'un des enjeux de la négociation? Pourquoi vous faut-il aussi avaler ce secteur? Était-ce l'un des enjeux de la négociation avec le Bureau de la concurrence? Est-ce que c'était un des sujets dont vous avez discuté? Si oui, quelle était votre position?

**M. Milton:** Quant au service à tarif réduit, c'est un secteur d'activités qui prend de l'importance en Amérique du Nord mais nous étions absents de ce secteur. L'une des lignes principales de United Airlines comporte une unité qui s'appelle United Shuttle,

the 737s; U.S. Air has one called MetroJet, which I believe operates approximately 37 of the 737s; and Delta has Delta Express, which I believe is pushing 50 of the 737s. It is a different type of product, generally low frequency and low frills. It is bringing a whole new echelon of traffic, generally off the roads and onto aircraft. It is not the type of product we generally serve.

Look at our routes like Rapidair from here to Toronto. You know that every hour you can go out to the airport and there is a flight. With the new schedules, every hour there is a flight from Toronto to Vancouver or from Toronto to Calgary. There are frequent flyers and meals. It is a very different product. Given the success that so many companies are seeing in this area of endeavour, we want to participate in it.

At the time we first articulated that, no one was even in the low cost, no frills business in eastern Canada. That is why the Competition Bureau said that, if someone else started prior to, I think, September, we would have to wait a year. We will abide by those rules as well.

**Senator Spivak:** However, the situation in the United States is very different from what it is here. We have a monopoly here. In the United States, they have many airlines competing. The point is that, as you know, the Competition Commissioner, in the first instance, said that there is no substitute for vigorous competition. Regulation is no substitute. You may have to wait a year or two, but you have deep pockets.

From a public-policy perspective, do you think it is a good idea for you to have a monopoly position on every last bit of airline business in this country?

**Mr. Milton:** In terms of airlines, there are many routes where particularly the charter companies have much capacity. In many cases, on key routes in the country, they have up to 40 per cent of the capacity at peak times of the year when most traffic moves. Canada 3000, Royal and Air Transat have more seats than Canadian had in its entirety.

There is a lot of competition that really now is only raising its hand as scheduled flights. It was supposedly charter. Outfits like Royal, Air Transat, and Canada 3000 display a computer reservation systems. Royal is flying from Ottawa to Toronto six flight a day. Canada 3000, with their IPO, is now pronouncing themselves as a scheduled airline. Many of these companies have been scheduled, although they have been hiding under the guise of being charter.

There is a lot of scheduled capacity that already exists to compete. I will mention WestJet. The argument being made is that they should face no competition.

**Senator Finestone:** Only fair competition.

**Senator Spivak:** The Competition Commissioner said that the charter airlines are not competing with you for those kinds of routes. Second, you need only look at the numbers. The numbers are overwhelming. WestJet, I am sure, will have competition in

qui exploite plus de 50 Boeing 737; U.S. Air a un service appelé MetroJet, qui en exploite je crois environ 37; et Delta a Delta Express, qui en utilise je crois près de 50. C'est un service différent, à faible fréquence et avec peu d'extras. Cela attire toute une nouvelle catégorie de voyageurs qui délaissent les transports routiers au profit de l'avion. Ce n'est pas le genre de clientèle que nous desservons habituellement.

Prenez notre service Rapidair entre ici et Toronto. Vous savez qu'une fois l'heure vous pouvez vous rendre à l'aéroport et prendre un vol. Avec les nouveaux horaires, il y a toutes les heures un vol de Toronto à Vancouver ou de Toronto à Calgary. On offre les programmes pour grands voyageurs et les repas. C'est un produit bien différent. Étant donné le succès que remportent de nombreux transporteurs sur ce créneau, nous voulons y être.

Quand nous avons élaboré ce projet, personne n'offrait des vols sans superflu, sans extra dans l'Est du Canada. Voilà pourquoi le Bureau de la concurrence a dit que si un autre transporteur occupait ce créneau avant septembre, je crois, il nous faudrait attendre un an. Nous allons respecter ces règles aussi.

**Le sénateur Spivak:** Toutefois, la situation aux États-Unis est bien différente de ce qui existe ici. Ici, nous avons un monopole. Aux États-Unis de nombreux transporteurs sont en concurrence. Le fait est que, comme vous le savez, le commissaire à la concurrence a dit d'entrée de jeu que rien ne vaut une vive concurrence. La réglementation ne vaut pas la concurrence. Il se peut que vous ayez à attendre un an ou deux, mais vous avez des coffres bien garnis.

Dans le contexte de l'intérêt public, croyez-vous que ce soit une bonne idée que vous exerciez un monopole sur tous les secteurs du transport aérien dans ce pays?

**M. Milton:** Certaines sociétés de charters ont énormément de capacité sur de nombreuses routes. Dans bien des cas, sur les principales routes intérieures, elles ont jusqu'à 40 p. 100 de la capacité aux périodes de pointe dans l'année. Canada 3000, Royal et Air Transat offrent plus de sièges que Canadian.

Il y a actuellement beaucoup de concurrents qui se font passer pour des vols réguliers, alors qu'il était censé s'agir de vols nolisés. Des compagnies comme Royal, Air Transat et Canada 3000 offrent maintenant un système informatisé de réservations. Royal offre six vols par jour d'Ottawa à Toronto. Canada 3000, malgré son émission initiale, s'annonce maintenant comme compagnie aérienne régulière. Plusieurs de ces compagnies étaient des compagnies régulières bien qu'elles s'affichaient comme compagnies nolisées.

Il existe déjà une grande capacité à faire concurrence. Mentionnons West Jet. On fait valoir que cette compagnie ne devrait pas faire face à la concurrence.

**Le sénateur Finestone:** Seulement une concurrence loyale.

**Le sénateur Spivak:** Le Commissaire à la concurrence a dit que les compagnies aériennes à vols nolisés ne vous font pas concurrence sur ces lignes. Deuxièmement, il suffit de regarder les chiffres. Ils sont écrasants. West Jet, j'en suis persuadée, finira par



the end. However, they will not have a big gorilla in there, unless you are there. I do not mean that personally. It is the airline.

Just as Senator Kirby was saying, there is a question of forbearance. I think that you face a risk of more regulations in the future if you were to become a monopoly. It would be easy for you to monopolize the discount traffic. I am just throwing that out.

**Mr. Milton:** I fully agree with the notion that we have to respect the interests of the country. I have no issue with that.

To a degree, I feel the same as when I am reading about Goldilocks to my three-year-old daughter. The price cannot be high, or too low; it has to be just right. You cannot have too little capacity or too much capacity; it has to be just right.

We are working through an incredible change. We would like to be able to provide Canadians with low fares on a different type of product that is much less frequent, with more seats on the aircraft, and no frequent flyer points. It is a different ball game. We would like to be part of that, just as many of the leading airlines, of which we are one, are doing in their respective countries.

**Senator Spivak:** I like Air Canada, but I am saying to you that we are striving for competition, and competition seems to be the way in which markets work best.

On the issue of price, did you not raise prices in 1999?

**Mr. Milton:** Yes, we did. I am sorry. I thought that the question was regarding year to date. We are only six months into the year.

**Senator Spivak:** I am sure I do not need to spell out the interline issue raised by British Airways. From my understanding, the fare from Toronto to Ottawa has been increased by 200 per cent, from \$389 to \$1,143. I understand that you are competitive on the total price, but, of course, this reduces their profit, I would imagine. It has been said that this is such an egregious example for the Competition Commissioner that it is quite likely that it will be acted upon. What are your view and your defence of that situation?

**Mr. Milton:** I would love to discuss this one. I find it remarkable and reflective of the state that British Airways was in before they got their new boss, who is a capable guy and who will stop a lot of this nonsense.

In effect, British Airways has the ability on an unlimited basis to add capacity and frequency to Canada — absolutely unlimited. British Airways need only allocate the slots at Heathrow to put more capacity on Canada. They are the biggest holders of slots at Heathrow by a very wide margin.

I do not think that any Canadian should be supportive of this undertaking. It is an attempt to expropriate Air Canada slots at Heathrow for the benefit of British Airways. That is solely what this exercise is about. It is now before the competition people in Britain.

avoir des concurrents. Toutefois, il n'y aura pas de gros concurrents à moins que ce ne soit vous. Je ne l'entends pas personnellement, je parle de la compagnie aérienne.

Comme le disait le sénateur Kirby, on peut se demander s'il faut s'abstenir de réglementer. Vous risquerez que l'on augmente la réglementation si vous devenez un monopole. Il vous serait facile de monopoliser les vols à rabais. C'est une idée que je lance comme ça.

**M. Milton:** J'accepte parfaitement que nous devons respecter les intérêts du pays. Je ne le conteste pas.

Jusqu'à un certain point, j'ai un peu la même impression que lorsque je lis l'histoire des trois ours à ma petite de trois ans. Il ne faut pas que le prix soit élevé, ni trop bas; il faut trouver le prix juste. Il faut ni trop, ni trop peu de capacité; il faut tomber juste.

Nous vivons un changement incroyable. Nous aimerions être en mesure d'offrir des tarifs plus bas sur un produit différent, un service beaucoup moins fréquent, avec plus de sièges à bord de l'avion, sans accès au programme pour grands voyageurs. C'est tout à fait différent. Nous aimerions pouvoir le faire tout comme nombre des principales compagnies aériennes, dont nous sommes, font dans leurs pays respectifs.

**Le sénateur Spivak:** J'aime Air Canada, mais je vous dis que nous voulons de la concurrence, car c'est ainsi que les marchés semblent le mieux fonctionner.

En ce qui concerne les prix, n'avez-vous pas augmenté vos tarifs en 1999?

**M. Milton:** Si, nous l'avons fait. Je m'en excuse. Je pensais que vous m'aviez demandé si nous l'avions fait cette année. Il ne s'est écoulé que six mois cette année.

**Le sénateur Spivak:** Je suis persuadée que je n'ai pas à entrer dans les détails des accords inter-compagnies soulevés par British Airways. D'après ce que j'ai compris, le tarif de Toronto à Ottawa a été augmenté de 200 p. 100, passant de 389 \$ à 1 143 \$. Je comprends que le prix total est concurrentiel, mais évidemment, cela réduit leur bénéfice, je suppose. On a dit que c'était là l'exemple le plus flagrant aux yeux du Commissaire à la concurrence et qu'on y donnerait sans doute suite. Qu'en pensez-vous et comment justifiez-vous cette situation?

**M. Milton:** J'aimerais bien en parler. Je trouve cela tout à fait remarquable et significatif de la situation telle qu'elle existait à British Airways avant que le nouveau patron n'entre en fonction, un type compétent qui va mettre fin à ce genre de foutaise.

En fait, British Airways a la possibilité illimitée d'ajouter de la capacité et de la fréquence au Canada, c'est tout à fait illimité. British Airways n'a qu'à attribuer plus de créneaux à Heathrow afin d'augmenter la capacité vers le Canada. British Airways détient le plus grand nombre de créneaux, et ce de beaucoup, à Heathrow.

Je ne pense pas qu'un Canadien puisse être en faveur de cette démarche. British Airways tente, à son profit, d'obtenir les créneaux que Air Canada détient à Heathrow. Voilà la raison de cet exercice. Le Bureau de la concurrence en Grande-Bretagne est d'ailleurs saisi de cette affaire.

I question the examples that they provide. We are certainly not 72 per cent of international traffic. That is a wild overstatement. We are the biggest holders of slots at Toronto, just as they are at Heathrow. Rest assured that British Airways absolutely does not do us any favours at Heathrow as we interline passengers via Heathrow to them.

The most expensive ticket you can buy in the Toronto-Ottawa corridor, if I remember correctly, is \$398. Do you not think it is absurd that British Airways would pay us \$1100 for a seat? British Airways is throwing around an example of London to Ottawa, yet they do not even display going via Toronto and going on to Ottawa. They display flying British Airways flight 94 at 5:05 p.m. to Montreal, arriving there a little after 7:00 p.m., and getting on a bus, which is in the computer reservation system, to get to Ottawa. That is how British Airways gets people from London to Ottawa.

The whole thing is preposterous. It is simply an attempt to expropriate from Canada slots at Heathrow, and that is just not on.

**Senator Spivak:** You do not think there is any way that the Competition Bureau will look at this or do anything about it?

**Mr. Milton:** I cannot say what they will or will not look at. However, I do believe in what I am saying. I am very confident in our position and confident in what is going on. Again, if next week, or tomorrow, British Airways wanted to add 15 flights to Canada a day, they could do it.

**Senator Spivak:** They say that it would not be profitable.

**Mr. Milton:** I cannot help them with their profitability.

**Senator Finestone:** According to the documents in front of me, and you were looking at this with Senator Spivak, Air Canada has over 80 per cent of the slots at Pearson. You agreed with that. That can be compared to 36 per cent held by British Airways at Heathrow. They were asked specifically if the issue is related to Heathrow. In their opinion it is not. You say that it is.

Maybe you two should get together and have a little chat.

**Mr. Milton:** I would be happy to have that chat and I would be happy for them to have competitive prorates, as long as it is on a reciprocal basis — that we have the same at Heathrow. I have no issue.

In reference to 80 per cent of the slots at Toronto, that is a large number and I do not dispute that. However, if you look at the competitive North American hubs that we, as Air Canada must compete with, 80 per cent, in many cases, is a low number.

J'ai des réserves au sujet des exemples donnés par British Airways. Nous ne détenons certainement pas 72 p. 100 du trafic extérieur. C'est une énorme exagération. Nous détenons le plus grand nombre de créneaux à Toronto, comme c'est le cas de cette compagnie à Heathrow. Soyez assurés que British Airways ne nous accorde aucune faveur à Heathrow quand nous lui transférons des passagers à cet aéroport.

Le billet au tarif le plus élevé qu'on puisse acheter dans le corridor Toronto-Ottawa, si je me souviens bien, coûte 398 \$. Ne pensez-vous pas qu'il serait absurde que British Airways nous paie 1 100 \$ par place? British Airways donne continuellement l'exemple du trajet de Londres à Ottawa, et pourtant cette société n'affiche même pas le passage par Toronto pour aller à Ottawa. On annonce le vol 94 de British Airways à 17 h 05 à destination de Montréal, avec arrivée un peu après 19 heures, suivi d'un trajet par autocar vers Ottawa, qui est inscrit dans le système de réservation informatisé. C'est ainsi que British Airways amène ses passagers de Londres à Ottawa.

Toute cette affaire est absurde. C'est simplement une tentative d'exproprier des créneaux qui appartiennent au Canada à Heathrow, et cela ne se justifie tout simplement pas.

**Le sénateur Spivak:** Vous ne pensez pas que le Bureau de la concurrence examinera cette situation ou fera quelque chose pour y remédier?

**M. Milton:** Je ne peux pas dire ce que le bureau examinera ou non. Cependant, je crois fermement ce que je dis. Je suis très convaincu de notre position et de ce qui se passe. Je répète que si la semaine prochaine, ou demain, British Airways voulait ajouter 15 vols par jour à destination du Canada, ce serait possible.

**Le sénateur Spivak:** Ses représentants disent que cela ne serait pas rentable.

**M. Milton:** Je ne peux pas les aider sur cette question de rentabilité.

**Le sénateur Finestone:** D'après les documents que j'ai en main — et vous en discutiez avec le sénateur Spivak — Air Canada détient plus de 80 p. 100 des créneaux à Pearson. Vous en avez convenu. On peut comparer cela à 36 p. 100 des créneaux détenus par British Airways à Heathrow. On a demandé spécifiquement à ses représentants si la question avait un lien avec Heathrow. Ils estiment que ce n'est pas le cas. Vous dites le contraire.

Vous devriez peut-être vous rencontrer et en discuter.

**M. Milton:** Je serais heureux d'avoir une telle discussion et je serais heureux qu'ils aient des tarifs dégressifs concurrentiels, à condition que ce soit réciproque — c'est-à-dire que nous ayons la même chose à Heathrow. Je ne vois pas de problème.

En ce qui concerne les 80 p. 100 de créneaux que nous avons à Toronto, c'est un pourcentage élevé, je ne le conteste pas. Cependant, si vous tenez compte des plaques tournantes nord-américaines où nous, Air Canada, devons faire face à la concurrence, dans bien des cas, 80 p. 100 représentent un chiffre peu élevé.



**Senator Finestone:** I should like to know why 80 per cent is low.

**Mr. Milton:** If you compare it to Northwest at Detroit or U.S. Air at Charlotte, you will find that at many of the key hubs, the concentration is in fact higher than 80 per cent in order to have an effective, competitive hub on the North American scene.

At Heathrow, British Airways slots are of their own making. This is an evolution over many years of flying to one of the most popular international destinations in the world. British Airways' actions have taken them to 36 per cent, and our actions have taken us to 80 per cent, which is not different from what the key hub players around the world have. It really speaks to what British Airways is doing or not doing to compete.

**Senator Finestone:** There was a feeling that this was more a commercial issue than a diplomatic or political issue. I would advise that you look at that. Perhaps the two of you should speak to each other.

**Mr. Milton:** I do not have a problem with that.

**Senator Finestone:** All three airlines that appeared here today felt that they should draw our attention to the situation on the international landing rights, slots and all the different aspects of the industry that they are having trouble with. The first thing they focused on was the cross-incentive program, which you have launched and which presents a serious problem for foreign carriers. They felt that incentive to extra payment to those people who are selling domestic tickets is an unfair practice. How do you react to that?

**Mr. Milton:** Again, this was hotly debated with the Competition Bureau at the tail-end of last year. This is the agreed-upon outcome.

**Senator Finestone:** Is it an agreed-upon outcome?

**Mr. Milton:** Yes. The Competition Bureau, through discussion with us, basically mandated that we do a bunch of different things in terms of how we calculated commissions. That being said, to the best of my knowledge — and I am quite confident in this — the approaches of Air France, British Airways, or Cathay Pacific — although Cathay has no domestic market — are not different from what we have now been mandated to do in Canada. Hence, they speak with forked tongue.

**Senator Finestone:** How do you approach the question of the difficulty in accessing frequent flyer points and the whole issue that surrounds that?

**Mr. Milton:** It is the same issue. We cannot access British Airways' Executive Club or Air France's Fréquence Plus. The concentration of domestic activity at Air France in France is not different from Air Canada's in Canada.

**Le sénateur Finestone:** J'aimerais savoir pourquoi 80 p. 100 représentent un chiffre peu élevé.

**M. Milton:** Si vous comparez notre situation à celle de Northwest à Detroit ou de U.S. Air à Charlotte, vous verrez qu'à plusieurs aéroports clés, la concentration est de fait supérieure à 80 p. 100 si l'on veut avoir une plaque tournante concurrentielle et efficace sur la scène nord-américaine.

À Heathrow, les créneaux de British Airways résultent de ce que la société a elle-même fait. C'est une évolution survenue sur une période de plusieurs années de vols vers l'une des destinations internationales les plus populaires au monde. Ce que British Airways a fait lui a permis d'atteindre un taux de 36 p. 100, et ce que nous avons fait nous a permis d'atteindre un taux de 80 p. 100, ce qui n'est pas différent de ce que d'autres transporteurs ont à diverses plaques tournantes dans le monde. Cette situation est vraiment le résultat de ce que British Airways fait ou ne fait pas pour être concurrentielle.

**Le sénateur Finestone:** On eu l'impression que c'était davantage une question de nature commerciale plutôt que diplomatique ou politique. Je vous conseillerais d'examiner cette question. Vous devriez peut-être vous rencontrer pour en discuter.

**M. Milton:** Je n'ai pas d'objections.

**Le sénateur Finestone:** Les trois transporteurs aériens dont les représentants ont comparu ici aujourd'hui estimaient devoir attirer notre attention sur la situation concernant les droits d'atterrissage ou les créneaux, ainsi que tous les autres éléments qui leur posent des problèmes à l'échelle internationale. La première question qui les préoccupait était le programme d'incitatifs que vous avez lancé et qui pose un grave problème aux transporteurs étrangers. Ils estiment que l'incitatif d'une prime versée à ceux qui vendent des billets pour un vol intérieur est une pratique injuste. Quelle est votre réaction?

**M. Milton:** Je répète, cette question a été fortement débattue par le Bureau de la concurrence à la fin de l'année dernière. En voilà le résultat.

**Le sénateur Finestone:** A-t-il été l'objet d'un consensus?

**M. Milton:** Oui. Dans ses discussions avec nous, le Bureau de la concurrence nous a en principe donné le mandat de calculer nos commissions d'une nouvelle façon. Cela dit, pour autant que je sache — et j'en suis sûr — la façon de faire d'Air France, de British Airways et de Cathay Pacific, quoique celle-ci ne desserre pas son marché intérieur — ressemble à ce qu'on nous a demandé de faire au Canada. Par conséquent, ils tiennent un double langage.

**Le sénateur Finestone:** Comment allez-vous composer avec toute la question des points de grand voyageur?

**M. Milton:** Cela fait partie de ce dont on discute. Nous n'avons pas accès au Executive Club de British Airways ni à Fréquence Plus d'Air France. La concentration des vols intérieurs d'Air France en France est pareille à celle d'Air Canada au Canada.

**Senator Finestone:** I can tell you that your answers, which sound so sensible, do not sound sensible to the four airlines that were here today.

**Mr. Milton:** I believe you, entirely.

**Senator Finestone:** I am sure you do. This committee is prone to considering some review of the regulations. You say that it was with the cooperation or at the incentive of the Competition Bureau?

**Mr. Milton:** I would not say that it was cooperation. It was through fairly heated interaction that we came to some of these outcomes.

**Senator Kirby:** I think that is an understatement.

**Senator Finestone:** There is a predisposition, if I gathered the general sense, unspoken or otherwise, to take a good look at the regulations on acts or conduct of a person operating a domestic service as defined by subsection 55(1) of the Canadian Transportation Act. In it is the question of defining the proper considerations around frequent flyer points. Air France made a point around one of the commission overrides and other inducements to sell or purchase the flights of the offering carrier having the effect of eliminating or disciplining a competitor, or impeding entry into or expansion of a competitor in a market. There was a French translation that is not in, but Air France feels that it should be in the regulations. How do you feel about amending these regulations?

**Mr. Milton:** It was a very laborious process with the Competition Bureau and it included the frequent flyer program.

**Senator Finestone:** You think there is nothing wrong with your frequent flyer program and there is nothing wrong with your incentive measures for sales to the companies that are selling your flights?

**Mr. Milton:** Again, these were commitments that we made to the Competition Bureau. In the example of frequent flyer programs, the commitment was in fact to open them up to smaller domestic players, which we have done.

**Mr. Port:** Our vice-president of sales visited the Competition Bureau last week on this very subject and had a full review of the program and its intent, because they had also heard the comments that you are referring to.

**Senator Kirby:** Who won?

**Mr. Port:** As I understand it, the program that Air Canada put into effect is entirely as was dictated by the Competition Bureau in terms of principle. I do not believe they have any concerns as to how we are applying it.

**Senator Finestone:** If we send your answers back to Lufthansa, British Airways and Air France and say, "Your concerns were unfounded and here is the decision that had been taken by the Competition Bureau," is that the answer?

**Le sénateur Finestone:** Vos réponses paraissent bien raisonnées, mais elles ne satisfont pas les quatre autres lignes aériennes qui ont témoigné ici aujourd'hui.

**M. Milton:** Je vous crois tout à fait.

**Le sénateur Finestone:** Je n'en doute pas. Ce comité a déjà songé à réexaminer les règlements. Vous dites que cela s'est fait en collaboration, avec le Bureau de la concurrence ou à sa demande?

**M. Milton:** Je n'appellerais pas cela de la collaboration. Nous avons eu des discussions assez animées qui ont abouti à ces conclusions.

**Le sénateur Kirby:** C'est peu dire.

**Le sénateur Finestone:** Si j'ai bien compris, je crois que les gens veulent — qu'ils l'aient dit explicitement ou non — qu'on examine la réglementation régissant la conduite ou les gestes posés par quiconque exploite un service de transport au Canada, tel que défini au paragraphe 55(1) de la Loi sur les transports au Canada. Cette disposition fait état des points de grand voyageur. Air France dit que les commissions indirectes et autres incitatifs visant à encourager les agents de voyages à vendre ou acheter les vols du transporteur principal ont pour effet d'éliminer ou de pénaliser les concurrents, ou de les empêcher de pénétrer un marché ou d'y offrir davantage de vols. Il manquait un bout de la traduction française, mais Air France estime que cette question devrait être réglementée. Pensez-vous qu'on devrait amender les règlements?

**M. Milton:** Les discussions que nous avons eues avec le Bureau de la concurrence étaient ardues, et nous avons également discuté du programme des grands voyageurs.

**Le sénateur Finestone:** D'après vous, votre programme des grands voyageurs est valable et vos incitatifs à l'intention des organisations qui vendent vos services le sont également, n'est-ce pas?

**M. Milton:** Nous avons pris des engagements envers le Bureau de la concurrence. Nous nous sommes engagés à donner accès à notre programme des grands voyageurs à des compagnies aériennes moins importantes et nous l'avons fait.

**M. Port:** Notre vice-président des ventes a rencontré les représentants du Bureau de la concurrence la semaine dernière et ils ont discuté de ce même sujet; ils ont revu en totalité le programme et ses objectifs car ils ont également entendu la même chose que vous.

**Le sénateur Kirby:** Qui a gagné?

**M. Port:** D'après ce que je comprends, le programme d'Air Canada se conforme entièrement aux principes établis par le Bureau de la concurrence. Je ne crois pas qu'il s'inquiète de la façon dont nous le mettons en oeuvre.

**Le sénateur Finestone:** Si nous envoyons vos réponses à Lufthansa, British Airways et Air France, en leur disant qu'ils s'inquiètent pour rien, et qu'on leur montre la décision du Bureau de la concurrence, cela refléterait-il votre position?



**Mr. Port:** If I were in the position of those airlines, I would be lobbying as much as possible to get an edge in that marketplace. That is the nature of the competitive business. We would try to do the same thing if we had the opportunity in those countries, but those opportunities do not exist there.

**Mr. Milton:** The Air France program is virtually identical to what we have been mandated to do in Canada.

**Senator Finestone:** They indicate that there are very few countries in the world that have the percentage of market share that Air Canada has. I know that you are happy with that.

**Mr. Milton:** Ironically, Air France is one of the few countries.

**Senator Finestone:** I think they forgot to mention that. Be that as it may, you feel everything is okay and there are no worries and we should all continue without any concerns. Are you okay with issues such as Pacific Coastal Airways?

**Mr. Milton:** We can provide an update on Pacific Coastal, but it is through ongoing deliberation with the Competition Bureau. There is an issue in that they want a commercial relationship with us and they want to compete with us. It is a bit contradictory and hard to understand.

**Mr. Port:** The first point to make is that the Pacific Coastal issue is not closed, because deliberations are ongoing. That issue is not closed. The issue comes down to trying to find a reasonable agreement.

When we code share on a carrier, it is because that carrier wishes to be complimentary to the Air Canada system. In fact, we made that offer to Pacific Coastal to have a code-sharing arrangement with them as part of the settlement of the issue. They want our code, but also to remain competitive. It is still dynamic and it is not resolved at present.

**Senator Finestone:** What is wrong with remaining competitive? I thought that was the goal of the whole exercise.

**Mr. Milton:** By giving them our code, they become part of our integrated global network — with the Air Canada code on it. It is highly contradictory that you are part of the global network and yet are competing with the main line. I do not think there is an example of that anywhere in the world.

**Senator Finestone:** Well, someone has to pick up their passengers, if they are coming from smaller isolated towns into the centre hub. Do they not? For example, Pacific Coastal was servicing a small town on Vancouver Island and you moved in on that territory. They had a contract with another three to six months to go. You know exactly what I am talking about, although I do not have the file with me tonight. You did not honour the date that they had with Canadian, which was on that file. You just ignored it. That was not right. I think you should go back to Mr. Smith and negotiate with him, please, and get this thing cleaned up.

**M. Port:** Si j'étais à leur place, je me battrais pour obtenir une plus grande part du marché. C'est le principe de la concurrence dans le monde des affaires. Nous ferions la même chose chez eux si c'était possible, mais ce n'est malheureusement pas le cas.

**M. Milton:** Le programme d'Air France est à peu près identique à celui qu'Air Canada mettra en place.

**Le sénateur Finestone:** On nous a dit qu'il existe très peu de pays au monde qui jouissent d'une part de marché aussi importante qu'Air Canada détient chez nous. Je sais que vous vous en réjouissez.

**M. Milton:** Il se trouve qu'Air France est dans la même situation en France.

**Le sénateur Finestone:** Je crois qu'ils ont oublié d'en parler. Qu'importe, vous semblez dire que tout va bien, qu'il n'y a aucun problème et qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter. Que pensez-vous de la situation vis-à-vis de Pacific Coastal Airways?

**M. Milton:** Nous pouvons vous en donner une mise à jour, mais le Bureau de la concurrence est encore saisi du dossier. La position de Coastal Pacific est paradoxale du fait qu'ils veulent simultanément faire affaire avec nous et nous faire concurrence. C'est un peu contradictoire et difficile à saisir.

**M. Port:** D'abord, la question entourant Pacific Coastal n'est pas réglée, car les discussions sont encore en cours. La question n'est donc pas réglée. Il nous faut simplement en arriver à un accord commun.

Lorsque nous partageons un code avec une autre ligne aérienne, c'est à la demande de celle-ci, puisqu'elle désire avoir un système jumelé à celui d'Air Canada. En fait, nous avons offert à Pacific Coastal de partager le code avec eux afin de régler la situation. Ils veulent avoir accès à notre code tout en continuant à nous faire concurrence. Nos discussions se poursuivent et le problème n'a pas encore été réglé.

**Le sénateur Finestone:** Pourquoi ne pas demeurer en concurrence l'un avec l'autre? Je croyais que c'était là le but de cet exercice.

**M. Milton:** Si nous partageons notre code avec eux, ils seront intégrés à notre réseau international, qui est marqué du code d'Air Canada. Il est fallacieux de vouloir faire partie du réseau international tout en restant en concurrence avec la ligne aérienne principale. Je ne crois pas qu'il existe une telle situation ailleurs au monde.

**Le sénateur Finestone:** Bien, quelqu'un doit venir chercher les passagers à partir des communautés isolées pour les amener à l'aéroport principal. N'est-ce pas ce qui se fait déjà? Par exemple, Pacific Coastal desservait une petite communauté sur l'île de Vancouver avant que vous n'offriez vos services. Ils avaient un contrat qui allait arriver à échéance dans les trois à six mois suivants. Vous savez exactement de ce dont je parle. Je n'ai pas les documents avec moi ce soir. Vous n'avez pas respecté l'échéance dont Pacific Coastal avait convenu avec Canadian, en dépit du fait qu'elle était documentée. Vous avez fait fi de cette échéance. C'est injuste. À mon avis, vous devriez retourner voir

**The Chairman:** Senator Finestone, it is not for us to tell him what to do.

**Senator Finestone:** Why not? That is the way I feel. You have been lobbied well tonight.

**Mr. Port:** Dialogue is ongoing. The senator's point is well registered.

**Senator Kirby:** I switched topics and went on to the corporate governance issue while the clerk took down to Mr. Port the draft regulations under the Competition Bureau. This is not a devious question. I am just trying to understand.

A number of people have said, "We like the bill, but we would like to see some modest changes in the draft regulations." What changes, if any, do you people want to see in the draft regulations, or are you happy about the way that they are drafted?

**Mr. Port:** Thank you for the reminder as to what changes were contemplated. They had been explained to us earlier by officials from the Transport Canada and the Competition Bureau.

Essentially, it says that you shall act responsibly. On a number of occasions, Mr. Milton has given that commitment to the Canadian public, to the Competition Bureau and to Transport Canada. The clauses reflected here basically put that mandate into effect.

**Senator Kirby:** But, Mr. Port, surely you understand that the interpretation of the word "responsibly" is a value judgment on which people can legitimately differ.

**Mr. Port:** Yes.

**Senator Kirby:** From a business standpoint, it seems to me that it is in your interest, as well as in the public interest, to have as narrow a range of interpretation of the word "responsibly" as possible. Otherwise, you run the risk that it will be interpreted in an excessively intrusive way. I would not take a simple view of it, frankly. I would want to be careful that those regulations contained words that you could actually live with.

**Mr. Milton:** I do not have any expectations at this stage that we will change the legislation.

**Senator Kirby:** That is why I am talking about the regulations and not the bill.

**Mr. Milton:** We will not change it to the degree that we might like something or not like something.

I also find it curious — and I am not particularly comfortable from the standpoint of business — that we have a situation where the Competition Bureau, the head of competition, is sort of judge and jury on issues. I find that very strange. The Canadian Bar Association brought forward a question about that.

There are aspects that make you scratch your head a bit. They are not conventional.

M. Smith et négocier avec lui, s'il vous plaît, pour régler cette situation.

**La présidente:** Sénateur Finestone, il ne vous incombe pas de dire aux témoins ce qu'ils ont à faire.

**Le sénateur Finestone:** Pourquoi pas? Je dis ce que je pense. On vous fait de fortes pressions ce soir.

**M. Port:** Nos discussions se poursuivent. Nous avons pris note des propos du sénateur.

**Le sénateur Kirby:** J'ai changé de sujet pour parler de la régie d'entreprise pendant que le greffier apportait à M. Port le projet de réglementation du Bureau de la concurrence. Je ne veux pas vous piéger. Je veux simplement comprendre.

Plusieurs témoins ont dit: «Nous appuyons le projet de loi, mais nous voulons que des changements mineurs soient apportés au projet de réglementation.» Y a-t-il des changements que vous voudriez apporter aux règlements, ou êtes-vous satisfaits du libellé actuel?

**M. Port:** Je vous remercie de nous rappeler quels sont les changements envisagés. Des représentants du ministère des Transports et du Bureau de la concurrence nous les ont expliqués un peu plus tôt.

En principe, on nous dit qu'il faut agir de façon responsable. Monsieur Milton a justement pris cet engagement à plusieurs reprises auprès du public canadien, du Bureau de la concurrence et du ministère des Transports. Les dispositions contenues ici légitiment en quelque sorte ce mandat.

**Le sénateur Kirby:** Monsieur Port, vous devez bien comprendre que la façon dont on interprète l'expression «agir de façon responsable» est purement subjective et que l'on ne s'entend pas nécessairement tous là-dessus.

**M. Port:** Bien sûr.

**Le sénateur Kirby:** D'un point de vue d'affaires, il me semble qu'il y va de votre intérêt et de l'intérêt public d'interpréter le plus étroitement possible «de façon responsable», sans quoi, vous risquez que cela soit interprété de façon excessivement radicale. Ce n'est peut-être pas aussi banal qu'il y semble à première vue. À votre place, je voudrais m'assurer que le libellé des règlements me convient.

**M. Milton:** Pour l'instant, je ne m'attends pas à ce que nous changions la loi.

**Le sénateur Kirby:** C'est justement pourquoi je parle des règlements et non pas du projet de loi.

**M. Milton:** Cela ne changera pas au point où nous pourrions être d'accord avec un changement ou ne pas être d'accord.

Je ne suis pas particulièrement à l'aise avec le point de vue d'affaires, mais je trouve également curieux que le Bureau de la concurrence, qui est celui qui juge de la concurrence, soit à la fois juge et partie sur ces questions. Cela me semble très curieux. D'ailleurs, l'Association du Barreau canadien s'est interrogée là-dessus.

Ce sont là des aspects qui vous chiffonnent un peu, car ils ne sont pas conventionnels.



**Senator Kirby:** That is why I have not asked you a single question about the legislation. I was asking about the regulations because those are in draft form. It is clear that they are out for negotiation and that other people want changes in them. To take the view that they want you to behave responsibly, and knowing how people in this town can interpret that in a variety of ways, some of which are not advantageous to you, it may be in your interest, as well as in the public interest, to have that issue defined. I thought you might already have submitted suggested changes. If you do submit such suggestions, the committee would not mind seeing a copy once you have done that.

I have also a piece of gratuitous advice. There is a perception that Air Canada is determined to not leave a single crumb of the airline business for anyone else.

**Senator Finestone:** Absolutely.

**Senator Spivak:** Exactly.

**Senator Kirby:** That is the overwhelming perception in Ottawa. Nothing will invoke the dinosaur or the behemoth of government better to come down on your head than if that perception continues to exist. While I recognize that killing all the competition is the best short-term business strategy, believe me, it is not the best long-term strategy. A lot of us do not want to go back to the fully regulated model. It behoves you, in the public interest, to look at the long term and leave a few crumbs for someone else. Think of the flag of P.E.I., with the big tree and the three little trees underneath it. The big tree was always willing to let the little trees grow. To the extent that you do not do that, we will have a problem.

**The Chairman:** Thank you very much for the time you have given us tonight.

The committee adjourned.

**Le sénateur Kirby:** C'est justement la raison pour laquelle je ne vous ai pas interrogé sur le projet de loi, mais plutôt sur les règlements qui sont encore à l'état d'ébauche. Il est clair que ces règlements doivent être négociés et que certains veulent y voir apporter des changements. À partir du moment où l'on exige de vous que vous agissiez de façon responsable, étant donné que les habitants de cette ville-ci peuvent interpréter cette expression de diverses façons, dont certaines ne vous avantageraient aucunement, il serait peut-être dans votre intérêt, de même que dans l'intérêt des Canadiens, de faire définir plus précisément ce qu'on entend par là. Je pensais que vous aviez déjà soumis des propositions de changements. Si vous décidez d'en soumettre ultérieurement, le comité aimerait bien en recevoir une copie.

Me permettez-vous d'ajouter quelque chose, à titre gratuit? L'impression qu'on a, c'est qu'Air Canada est déterminé à ne rien laisser dans le milieu du transport aérien à qui que ce soit d'autre.

**Le sénateur Finestone:** Tout à fait.

**Le sénateur Spivak:** Exactement.

**Le sénateur Kirby:** C'est en tout cas l'impression qu'a tout le monde à Ottawa. Or, si cette impression perdure, rien n'empêchera le gouvernement d'intervenir pour vous taper dessus. Je veux bien croire que se débarrasser de tous les concurrents, c'est la meilleure stratégie commerciale à court terme, mais je vous assure que ce n'est pas la meilleure à long terme. Nous sommes nombreux à refuser d'en revenir au modèle entièrement réglementé. Voilà pourquoi, dans l'intérêt public, il vous incombe d'avoir une vision à long terme et de laisser quelques miettes aux autres. Rappelez-vous le drapeau de l'Île-du-Prince-Édouard, avec son gros arbre qui chapeaute trois arbustes. Le gros arbre a toujours accepté que les trois arbustes poussent sous lui. Si vous refusez d'agir de la même façon, nous aurons des problèmes.

**La présidente:** Merci beaucoup de tout le temps que vous nous avez consacré ce soir.

La séance est levée.

---

*From the Canadian Air Line Pilots Association:*

Robert Weeks, President, Canada Board;  
Pierre Orlak, Master Executive Chairman, Canadian Regional Airlines;  
Dan Adamus, President, Legislative Affairs.

*From Canadian Airlines:*

Stephen Markey, Senior Vice-President, Corporate and Government Affairs;  
Scott Bradley, Government Relations.

*From Air Canada:*

Robert Milton, President and CEO;  
Douglas D. Port, Senior Vice-President, Corporate Affairs and Government Relations;  
Duncan Dee, Executive Assistant to the President and CEO.

*De l'Association canadienne des pilotes de ligne:*

Robert Weeks, président, Conseil canadien;  
Pierre Orlak, président, conseil exécutif supérieur, Canadian Régional Airlines;  
Dan Adamus, président, Affaires législative.

*Des Lignes aériennes Canadien International:*

Stephen Markey, premier vice-président, Affaires générales et gouvernementales;  
Scott Bradley, Relations gouvernementales.

*D'Air Canada:*

Robert Milton, président-directeur général;  
Douglas D. Port, premier vice-président, Affaires générales et relations gouvernementales;  
Duncan Dee, adjoint administratif du président-directeur général.





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

*From British Airways:*

Malcom Freeman, Vice-President and General Manager  
Canada.

*From Cathay Pacific:*

Robert S. Russel, Lawyer, Partner of Bordner Ladner Gervais  
(also representing British Airways).

*From Air France:*

Pascal Briodin, Executive Vice-President and General  
Director of Air France in Canada;

Gilbert Poliquin, Lawyer.

*From Canadian Auto Workers (CAW):*

Gary Fane, Director of Transportation;

Berni Viczko, President, Canadian Regional;

Anne Caldwell, Union representative, Canadian Regional;

Graham Urquhart, Union representative, Canadian Regional;

Rick Lesmesurier, Union representative, Canadian Regional;

Caroline Lavoie, Union representative, Canadian Regional.

*De British Airways:*

Malcom Freeman, vice-président et directeur général Canada.

*De Cathay Pacific:*

Robert S. Russel, avocat, partenaire de Bordner Ladner  
Gervais (représente aussi British Airways).

*D'Air France:*

Pascal Briodin, vice-président exécutif et directeur général  
d'Air France au Canada;

Gilbert Poliquin, avocat.

*Du Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile (TCA):*

Gary Fane, directeur, Transport;

Berni Viczko, président, Canadien Régional;

Anne Caldwell, représentante du syndicat, Canadien  
Régional;

Graham Urquhart, représentant du syndicat, Canadien  
Régional;

Rick Lesmesurier, représentant du syndicat, Canadien  
Régional;

Caroline Lavoie, représentante du syndicat, Canadien  
Régional;

*(Continued on previous page)*

*(Suite à la page précédente)*



Second Session  
Thirty-sixth Parliament, 1999-2000

Deuxième session de la  
trente-sixième législature, 1999-2000

SENATE OF CANADA

---

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

---

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

---

Tuesday, June 13, 2000

---

Le mardi 13 juin 2000

---

Issue No. 19

Fascicule n° 19

**Sixth meeting on:**  
Bill C-26, An Act to amend the Canada Transportation Act,  
the Competition Act, the Competition Tribunal Act  
and the Air Canada Public Participation Act  
and to amend another Act in consequence

---

**Sixième réunion concernant:**  
Le projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les transports  
au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de  
la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital  
d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence

---

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)





## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
* Boudreau, P.C.	(or Kinsella)
(or Hays)	Perrault, P.C.
Callbeck	Poulin
Finestone, P.C.	Roberge
Johnson	Spivak
Kirby	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Perrault, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Furey (*June 13, 2000*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
* Boudreau, c.p.	(ou Kinsella)
(ou Hays)	Perrault, c.p.
Callbeck	Poulin
Finestone, c.p.	Roberge
Johnson	Spivak
Kirby	

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Perrault, c.p. substitué à celui de l'honorable sénateur Furey (*le 13 juin 2000*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, June 13, 2000

(25)

*[English]*

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:10 a.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Callbeck, Finestone, P.C., Forrestall, Kirby, Perrault, P.C. and Spivak (7).

*Other senators present:* The Honourable Senators DeWare and Bolduc (2).

*In attendance:* The official reporters of the Senate and Martin Brennan, Special advisor.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on May 30, 2000, the Committee proceeded to study Bill C-26. (*See Issue No. 14, Monday, June 5, 2000 for full text of the Order of Reference.*)

**WITNESSES:**

*From Air Nova, AirBC and Air Ontario:*

Joseph D. Randell, President and CEO;

Nathalie Megann, Manager of Public Relations.

*From the Association of Canadian Travel agents:*

Randall Williams, President.

The witnesses made a presentation and answered questions.

At 11:20 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

**ATTEST:****PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mardi 13 juin 2000

(25)

*[Traduction]*

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 10, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénatrice Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Bacon, Callbeck, Finestone, c.p., Forrestall, Kirby, Perrault, c.p., et Spivak (7).

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs DeWare et Bolduc (2).

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat et Martin Brennan, conseiller spécial.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 30 mai 2000, le comité examine le projet de loi C-26 (*Voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 14 des délibérations du lundi 5 juin 2000*).

**TÉMOINS:**

*D'Air Nova, AirBC et Air Ontario:*

Joseph D. Randell, président et chef de la direction;

Nathalie Megann, directrice des relations publiques.

*De l'Association canadienne des agents de voyage:*

Randall Williams, président.

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

À 11 h 20, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ:**

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 13, 2000

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-26, to amend the Canada Transportation Act, the Competition Act, the Competition Tribunal Act and the Air Canada Public Participation Act and to amend another act in consequence, met this day at 9:10 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[English]

**The Chairman:** Honourable senators, we are meeting again to study Bill C-26, an act to amend the Canada Transportation Act, the Competition Act, the Competition Tribunal Act and the Air Canada Public Participation Act, and to amend another act in consequence.

This morning we have as witnesses Mr. Joseph D. Randell, who is president and CEO of Air Nova, AirBC, and Air Ontario, and Ms Nathalie Megann, manager of corporate communications.

We will hear your presentation and then the senators will ask their questions. Welcome to you both.

**Mr. Joseph D. Randell, President and CEO, Air Nova, AirBC and Air Ontario:** Thank you for the opportunity to appear before you today to provide an update on the Air Canada regional airlines. I am pleased to represent the 3,000 employees of Air Canada's three regional carriers: AirBC, Air Ontario and Air Nova. We play a significant role in the airline industry. Each airline was created by local entrepreneurs, and we focused on regional routes and meeting the needs of local communities. Our success continues to be based on focusing on regional markets and being close to our customers.

Today we operate over 650 flight sectors every business day — more than either of the major airlines. We have a fleet of 10 British Aerospace 146s, 67 Dash-8s and five Beech 1900s. Although feed is an essential role of the regional airlines, we also operate extensive local services in that, for example, in Air Nova's market, approximately 60 to 70 per cent of the business is local. That number is actually consistent across the country.

There are several communities in northern remote locations where we provide the only scheduled services. We do not share the fears that have been circulating recently of high-priced monopolies. We have worked closely with the business community in developing pricing strategies and tailoring product to meet the needs of the markets and, of course, it is important that we have viable services. In the communities north of 60, CTA regulation provides an added avenue for customers concerned with pricing.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 13 juin 2000

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence, se réunit aujourd'hui à 9 heures 10 pour examiner le projet de loi.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

**La présidente:** Honorables sénateurs, nous nous réunissons à nouveau pour étudier le projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence.

Nous recevons ce matin comme témoins M. Joseph D. Randell, président et chef de la direction d'Air Nova, AirBC et Air Ontario, ainsi que Mme Nathalie Megann, directrice des communications.

Nous entendrons votre exposé, puis les sénateurs vous poseront leurs questions. Je vous souhaite la bienvenue à tous les deux.

**M. Joseph D. Randell, président et chef de la direction, Air Nova, AirBC et Air Ontario:** Merci de nous donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui pour vous informer de la situation actuelle des compagnies aériennes régionales d'Air Canada. J'ai le plaisir de représenter les 3 000 employés des trois transporteurs régionaux d'Air Canada: AirBC, Air Ontario et Air Nova. Nous jouons un rôle important dans l'industrie du transport aérien. Chacune de ces compagnies a été créée par des entrepreneurs locaux, et nous avons mis l'accent sur les liaisons régionales et la satisfaction des besoins de la population locale. Notre réussite continue à reposer sur la priorité que nous accordons aux marchés régionaux et sur nos relations étroites avec notre clientèle.

Nous desservons aujourd'hui plus de 650 tronçons aériens chaque jour ouvrable — plus que l'une ou l'autre des grandes compagnies aériennes. Notre flotte est composée de 10 British Aerospace 146, 67 Dash-8 et cinq Beech 1900. Le transport de passagers vers les grands aéroports est un rôle essentiel des compagnies régionales, mais nous effectuons également un grand nombre de liaisons locales; par exemple, dans le marché d'Air Nova, environ 60 à 70 p. 100 des activités sont de nature locale. On retrouve, en fait, cette proportion dans tout le pays.

Il y a plusieurs localités situées dans des zones éloignées du Nord auxquelles nous sommes les seuls à fournir des services réguliers. Nous ne partageons pas les craintes que certains ont exprimées récemment au sujet des monopoles imposant des tarifs élevés. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec le monde des affaires pour élaborer des stratégies de tarification et mettre au point des produits répondant aux besoins des marchés et, bien entendu, il est important que nos services soient viables. Au nord du 60<sup>e</sup> parallèle, le règlement d'application de l'OTC

The regional carriers have seen a number of changes in the last 18 months, even prior to the restructuring of the mainline industry. On November 12, 1998, Air Nova and Air Alliance announced their intention to consolidate. By April 1999 the consolidation was completed. Based upon the early success that we achieved with that consolidation, I was asked to review the potential consolidation opportunities for the other regional carriers. Unfortunately, the review, which was in the process of being finalized, was put on hold when Onex made its bid for Air Canada last August, and we had an ensuing period of industry restructuring.

The sudden and unexpected shutdown of InterCanadian last November presented incredible challenges in Eastern Canada. Thousands of customers were potentially stranded, and Air Nova and Air Canada responded immediately to increase service to communities and to ensure that customers reached their destinations without significant disruption. On January 19 Air Canada announced that it would proceed with the consolidation of the three regional carriers, and at that time I was named president of Air Canada's regional airlines.

An announcement was also made that if Canadian Regional Airlines is not sold, that it would be integrated into the newly consolidated regional carrier. As I mentioned, that is assuming that it is not sold pursuant to the undertakings made to the Competition Bureau. If CRA continues to be owned, it does not make sense to operate it separately, it should be integrated.

Therefore, the consolidated airline, which may or may not include CRA, will focus on short-haul markets in the country, operating a modern fleet of turboprops and small jets. The airline, being regional in nature, will be decentralized and field-based to be close to customers. There will be a major presence in all regions of Canada with regional bases in Atlantic Canada, Quebec, Ontario, the Prairies, and British Columbia. There are no anticipated changes to crew bases. As you are aware, employees have been given guarantees of no involuntary lay-offs or transfers for a period of two years.

This consolidation process will take several months and at this stage we are still operating as separate airlines. We have purposefully waited to finalize our structure in anticipation of CRA's future being clearer by now. We have not wanted to exclude CRA employees should CRA not be sold. We have been developing plans. However, with the prolonged valuation period, our implementation has been delayed.

Consolidation will provide us with increased operational flexibility to better respond to the needs of communities. Although we will not see the full benefits until operational and corporate integration is complete, we see some of those benefits with the

offre une garantie supplémentaire aux clients qui s'inquiètent au sujet des prix pratiqués.

Les transporteurs régionaux ont connu plusieurs changements au cours des 18 derniers mois, même avant la restructuration des grandes compagnies. Le 12 novembre 1998, Air Nova et Air Alliance ont annoncé leur intention de fusionner. Cette fusion a été réalisée en avril 1999. Étant donné les excellents résultats qui en ont rapidement découlé, on m'a demandé d'examiner les possibilités éventuelles de fusion pour les autres transporteurs régionaux. Malheureusement, cet examen, qui était sur le point de se terminer, a été suspendu quand Onex a tenté d'acheter Air Canada en août dernier, et cette industrie a alors connu une période de restructuration.

La cessation brutale et inattendue des activités d'InterCanadien en novembre dernier a posé des problèmes incroyables dans l'est du Canada. Des milliers de clients risquaient d'être cloués au sol, et Air Nova et Air Canada ont réagi immédiatement en accroissant leurs services et en faisant en sorte que ces clients atteignent leur destination sans perturbations importantes. Le 19 janvier, Air Canada a annoncé qu'elle allait procéder à la fusion des trois transporteurs régionaux, et j'ai alors été nommé président des compagnies aériennes régionales d'Air Canada.

On a aussi annoncé que, si les Lignes aériennes Canadien régional n'étaient pas vendues, elles seraient intégrées dans le transporteur régional issu de la récente fusion. Comme je l'ai mentionné, il en irait ainsi si cette compagnie n'est pas vendue conformément aux engagements pris devant le Bureau de la concurrence. Si Canadien Régional ne change pas de propriétaire, il est absurde de l'exploiter séparément, cette entreprise devrait être intégrée.

Donc, la compagnie issue de la fusion, dont Canadien Régional fera ou non partie, se concentrera sur les liaisons courtes à l'intérieur du marché national en exploitant une flotte moderne d'avions à turbopropulseurs et de petits jets. Cette compagnie, étant de nature régionale, sera décentralisée et fonctionnera en étroite liaison avec sa clientèle. Elle aura une présence importante dans toutes les régions du Canada et disposera de bases régionales dans le Canada Atlantique, au Québec, en Ontario, dans les Prairies et en Colombie-Britannique. Aucun changement n'est prévu quant aux endroits où le personnel sera basé. Comme vous le savez, des garanties ont été données aux employés, et personne ne sera licencié ou transféré contre sa volonté pendant deux ans.

Cette fusion prendra plusieurs mois et, à l'heure actuelle, nous continuons de fonctionner comme des compagnies distinctes. Nous avons délibérément choisi de ne pas finaliser notre structure en pensant que nous saurions maintenant plus clairement quel allait être l'avenir de Canadien Régional. Nous n'avons pas voulu exclure les employés de cette compagnie, au cas où elle ne serait pas vendue. Nous avons formulé des plans. Toutefois, vu la prolongation de la période d'évaluation, leur mise en oeuvre a été retardée.

La fusion nous fournira une souplesse opérationnelle accrue nous permettant de mieux répondre aux besoins des populations locales. Tous les avantages en résultant ne seront vraiment apparents que quand l'intégration des activités et des entreprises



new summer schedule as we re-deploy our assets across the country to where capacity is most required.

The regional schedule is an integral part of the overall network. As I mentioned earlier, we provide significant feed and connections into Air Canada's and Canadian Airline's mainline markets. By pooling the fleet of the regional carriers, we have been able to match the right aircraft to the needs of the market. We did redeploy capacity from the west, where there were significant financial losses and duplication, and moved it to the east. We did that in response to the sudden withdrawal of InterCanadian.

We have enhanced our service in a number of markets and have launched new routes in each region of the country. These services include routes from Halifax to Stephenville, Goose Bay to Stephenville; Quebec to Charlo and Miramichi; Montreal non-stop to St. John's; Charlottetown, Windsor, London, Ottawa to Windsor; and Toronto Pearson, a number of new transporter services to Detroit, Dayton, Albany, Grand Rapids, Louisville, Akron, Fort Wayne and, in the west, from Vancouver to Spokane.

Thus, we have strengthened the Toronto hub as the northeast hub; Vancouver is the trans-Pacific hub and we are building Montreal as a new hub along with our regional hubs in Halifax and Calgary. We are bringing our gating for regional flights together at our airports across the country. We have honoured our commitment to communities.

Plans to economically serve the markets of Penticton, Fort Nelson and Sarnia with Beech aircraft were changed to ensure the continuation of Dash 8 service. Markets that are left without service as a result of InterCanadian's sudden withdrawal, will now all be served by an Air Canada regional or a code share partner. Air Creebec, a domestic partner, began service to La Grande and Kuujuarapik, Quebec, in December; and Air Nova launched service to Stephenville in April. Our new code share partner, Air Labrador, began service to Charlo and Miramichi on May 23.

Communities and customers are increasingly wary of the changes in the airline industry. We wish to reassure the communities that we will continue to be responsive to their needs. It is our business; it makes good business sense. Addressing these needs, while respecting regulatory issues, labour contracts and our guarantees to employees and maintaining our primary focus on the safety and operational integrity of four separate airlines has been extremely challenging.

I should like to provide honourable senators with some examples of the constraints that we have faced in the short term as we continue to operate these airlines separately. First, regulatory

sera terminée, mais le nouvel horaire d'été révèle déjà certains de ces avantages du fait du redéploiement de nos actifs dans les régions du pays où un accroissement de la capacité est le plus nécessaire.

L'horaire régional fait partie intégrante du réseau global. Comme je l'ai mentionné précédemment, nous jouons un rôle important en alimentant les principaux marchés d'Air Canada et de Canadien et en assurant des correspondances avec leurs vols. En combinant les flottes des transporteurs régionaux, nous avons pu utiliser les avions appropriés aux besoins de chaque marché. Nous avons une capacité excessive dans l'Ouest, où les pertes financières étaient importantes et les dédoublements de services étaient trop nombreux, et nous en avons donc transféré une partie vers l'Est. Nous l'avons fait à la suite de la cessation soudaine des activités d'InterCanadian.

Nous avons amélioré notre service dans plusieurs marchés et nous avons lancé de nouvelles liaisons dans chaque région du pays. Entre autres nouveaux services, nous offrons des liaisons de Halifax à Stephenville, de Goose Bay à Stephenville, de Québec à Charlo et Miramichi, de Montréal sans escale à St. John's, Charlottetown, Windsor et London, d'Ottawa à Windsor et, de Toronto Pearson, nous offrons plusieurs nouveaux vols vers Detroit, Dayton, Albany, Grand Rapids, Louisville, Akron, Fort Wayne, ainsi que, dans l'Ouest, de Vancouver à Spokane.

Nous avons ainsi renforcé Toronto comme plaque tournante pour le Nord-Est; Vancouver est la plaque tournante transpacifique, et nous sommes en train de faire de Montréal une nouvelle plaque tournante de concert avec nos plaques tournantes régionales de Halifax et de Calgary. Nous regroupons nos vols régionaux à des portes d'embarquement voisines dans nos aéroports dans l'ensemble du pays. Nous avons rempli nos engagements envers les populations locales.

Nous avons prévu de desservir de façon plus économique les marchés de Penticton, Fort Nelson et Sarnia avec des avions *Beech*, mais nous avons modifié nos plans pour continuer à utiliser des Dash-8. Les marchés qui ne sont plus desservis suite à la disparition soudaine d'InterCanadien le seront maintenant par un partenaire régional d'Air Canada ou par des vols exploités en commun avec une autre compagnie. Air Creebec, un partenaire national, a commencé à desservir La Grande et Kuujuarapik, au Québec; et Air Nova a lancé une liaison avec Stephenville en avril. Le nouveau partenaire avec lequel nous exploitons des vols en commun, Air Labrador, a commencé à desservir Charlo et Miramichi le 23 mai.

Les communautés et les clients se méfient de plus en plus des changements dans l'industrie aérienne. Nous voulons rassurer les populations locales que nous continuerons de répondre à leurs besoins. C'est notre raison d'être et dans notre intérêt de faire de bonnes affaires. Pourvoir à ces besoins, en respectant les règlements, les contrats de travail et les garanties faites aux employés, tout en insistant sur la sécurité et l'intégrité du fonctionnement de quatre compagnies différentes, s'est avéré un défi énorme.

Je voudrais donner aux honorables sénateurs des exemples des contraintes auxquelles nous avons été confrontées à court terme pour continuer à exploiter séparément ces compagnies.

issues prevent us from intermingling crews from different regional airlines on the same aircraft, so the crews must be kept separate. The aircraft, even though alike, must remain assigned to individual carriers.

We have guarantees of no involuntary transfer, and collective agreements prevent temporary bases. We have different union representation, collective agreements and work rules across the companies.

CRA is in the valuation sale process and must retain its value. It must remain independent until ultimate ownership is determined.

There are language issues for western-based crews that we have flying in eastern markets.

We have made use of extended charters. That means that we have moved a total of eight Dash 8s, five from Canadian Regional and three from AirBC in the west to eastern Canada with their accompanying flight crew and maintenance personnel from each of the respective airlines. Bilingual crews from Halifax have been displaced to do Quebec flying. Thus, as we have adjusted this network in the short term, we now have 1,367 flight crew members commuting from as far as Vancouver to St. John's to work. Logistically, it is a difficult situation.

These complicated short-to-medium term gyrations to meet customer demands have significantly increased costs and stress levels. Added costs have not been passed on to our customers.

We have heard concerns about pricing. The product we provide in response to our customers' needs is expensive to operate. The regionals have very successfully focused on the short-haul business market using smaller gauged aircraft to provide high frequency and convenient connections. The charter and low cost carriers, with whom our prices are often compared, offer a very different product, primarily aimed at the leisure market. It would be much cheaper for us to operate one 747 flight a week in some of our markets, but that is not what our communities want and that is not what our business customers want.

We make every effort to control costs and we have chosen consolidation as the best strategy to improve the efficiency of our operations. This will ensure our ability to continue to provide a high-quality service and product at a stable price that is important in the regions across the country. I ask for your continued support in addressing other costs that could affect regional viability, such as those arising from the commercialization of airports and services.

For example, many of the airports that we serve are facing serious financial difficulties. In trying to address their costs, many are considering substantial hikes in operating fees for the airlines.

Premièrement, les dispositions du règlement nous empêchent de combiner les équipages de compagnies régionales différentes dans le même avion, il faut donc maintenir une distinction entre ces équipages. Même s'ils sont identiques, les avions doivent continuer d'être affectés à chaque transporteur.

Nous avons garanti à nos employés qu'ils ne seraient pas transférés contre leur volonté, et les conventions collectives empêchent des créer des bases temporaires. La représentation syndicale, les conventions collectives et les règles de travail varient d'une compagnie à l'autre.

Canadien Régional est en cours d'évaluation en vue de sa vente et doit conserver sa valeur. Cette compagnie doit rester indépendante jusqu'à ce qu'on détermine finalement à qui elle appartient.

Il y a des problèmes linguistiques pour les équipages basés dans l'Ouest que nous utilisons pour des vols dans les marchés de l'Est.

Nous avons abondamment nolisé des avions. Cela veut dire que nous avons déplacé un total de huit Dash-8, cinq de Canadien Régional et trois de AirBC, qui étaient dans l'Ouest, vers l'est du Canada avec l'équipage et le personnel d'entretien correspondants de chaque compagnie. Des équipages bilingues de Halifax ont été déplacés pour effectuer des vols au Québec. Donc, avec les ajustements que nous avons apportés à court terme à ce réseau, nous avons maintenant 1 367 membres des équipages qui viennent d'aussi loin que Vancouver pour travailler à St. John's. Du point de vue logistique, la situation est difficile.

Tous ces mouvements compliqués à court et à moyen terme pour répondre aux exigences des consommateurs ont fortement augmenté les coûts et les niveaux de stress. Les coûts supplémentaires n'ont pas été retransmis à nos clients.

Nous avons entendu exprimer des préoccupations au sujet des prix. Le produit que nous fournissons pour répondre aux besoins de nos clients coûte cher. Les compagnies régionales ont très bien réussi à mettre l'accent sur le marché commercial court-courrier en utilisant des avions plus petits pour offrir des fréquences de vol plus élevées et des correspondances pratiques. Les compagnies qui offrent des vols nolisés et les transporteurs bon marché, avec les prix desquels on compare souvent les nôtres, offrent un produit très différent visant principalement le marché des loisirs. Il nous coûterait beaucoup moins cher d'exploiter un vol par semaine avec un 747 dans certains de nos marchés, mais ce n'est pas ce que veulent les villes que nous desservons ni nos clients du monde des affaires.

Nous faisons tous les efforts possibles pour réduire nos frais, et nous avons choisi la fusion comme la meilleure stratégie pour améliorer notre efficacité. Cela nous permettra de continuer à fournir un service et un produit de haute qualité à un prix stable, ce qui est important dans toutes les régions du pays. Je vous demande de continuer à nous appuyer pour faire face aux autres coûts qui pourraient avoir une incidence sur la viabilité régionale, par exemple ceux qui résultent de la commercialisation des aéroports et des services.

Par exemple, nombre des aéroports que nous desservons font face à de grandes difficultés financières. Pour essayer de réduire leurs coûts, beaucoup envisagent d'augmenter fortement les droits



As the sole scheduled carrier at many of these airports, such increases would have a significant impact on the cost of operating in low-traffic markets. We support the lobby efforts of ATAC and the Canadian Airports Council to address the shortcomings of the national airport policy.

The integration of the three regionals and CRA, if not sold, all with their own cultures, operating procedures and with 23 separate labour contracts, is very complex.

Despite the magnitude and speed of what we have accomplished, we are plagued by media reports that are usually exaggerated and often contain inaccuracies regarding fares, services and capacity. This is very frustrating for our employees, who have been working so hard and take such pride in the service they provide. These reports, often by politicians on behalf of constituents, may also discourage people from travelling by air.

We are trying our best to respond to the needs of communities and customers. We are making improvements consistently. We are monitoring the markets on a daily basis and we have made many schedule changes where necessary.

We will not be able to meet every community's wish list, but we do listen and we are having meaningful discussions across the country. The feedback we receive has helped us to make some immediate enhancements and it will be used to build our fall schedule, which is already in the planning stages.

We are eager to realize our vision for a new regional airline operating across the country. Our employees are highly skilled professionals, committed to building the best regional airline in the world.

Our success will be based on our ability to respond to the short-haul travel needs of Canadians while maintaining the community and regional focus that has contributed to our success. We are working as quickly as we can within the current constraints to make some interim decisions, and we ask for your patience and cooperation as we move to realize our true potential.

I would be pleased to answer any questions.

**The Chairman:** A few small Quebec airlines have joined forces to create the new Air Quebec. It seems that this Air Quebec might be able to reach a business deal with Air Canada on the reservation system and frequent flyers' points. Would this new airline be a competitor or a complement to Air Nova in Quebec?

d'exploitation facturés aux compagnies aériennes. Comme nous sommes le seul transporteur offrant des services réguliers dans beaucoup de ces aéroports, de telles augmentations auraient de fortes répercussions sur le coût de l'exploitation dans les marchés à faible trafic. Nous soutenons les démarches entreprises par l'Association du transport aérien du Canada et le Conseil des aéroports du Canada pour remédier aux défauts de la politique nationale des aéroports.

L'intégration des trois transporteurs régionaux et de Canadien Régional, si cette compagnie n'est pas vendue, qui ont tous leur propre culture et leur propre mode d'exploitation et ont 23 conventions collectives distinctes, est très complexe.

Malgré tout ce que nous avons réussi à faire et la vitesse à laquelle nous l'avons fait, nous sommes la cible de reportages dans les médias qui sont généralement exagérés et contiennent souvent des inexactitudes en ce qui concerne les tarifs, les services et la capacité. C'est très frustrant pour nos employés, qui travaillent si durement et sont tellement fiers du service qu'ils offrent. Ces informations, souvent diffusées par des politiciens au nom de leurs électeurs, risquent aussi d'inciter les gens à ne pas voyager en avion.

Nous faisons de notre mieux pour essayer de répondre aux besoins des populations locales et de nos clients. Nous faisons constamment des améliorations. Nous examinons quotidiennement la situation dans les différents marchés et nous avons apporté de nombreuses modifications à notre horaire quand c'était nécessaire.

Nous ne pourrions pas satisfaire les souhaits de tout le monde, mais nous sommes à l'écoute et nous avons des discussions importantes dans tout le pays. Les réactions que nous avons reçues nous ont aidés à apporter des améliorations immédiates, et nous en tiendrons compte pour établir notre horaire de l'automne, qui est déjà en cours de planification.

Nous sommes impatients de concrétiser notre vision d'une nouvelle compagnie aérienne régionale opérant dans tout le pays. Nos employés sont des professionnels extrêmement qualifiés et déterminés à construire la meilleure compagnie aérienne régionale du monde.

Notre réussite sera fondée sur notre capacité à satisfaire les besoins de déplacements sur de courtes distances des Canadiens tout en continuant de mettre l'accent sur le service aux communautés locales et aux régions qui a contribué à notre réussite. Nous travaillons le plus vite possible dans le cadre des contraintes actuelles pour prendre des décisions intérimaires, et nous vous demandons de faire preuve de patience et de coopération face aux efforts que nous entreprenons pour réaliser notre vrai potentiel.

Je répondrai avec plaisir à toute question.

**La présidente:** Quelques petites compagnies aériennes du Québec ont combiné leurs forces pour créer la nouvelle compagnie Air Québec. Celle-ci pourrait apparemment conclure une entente commerciale avec Air Canada au sujet du système de réservation et des points pour les grands voyageurs. Cette nouvelle compagnie fera-t-elle concurrence à Air Nova au Québec ou complètera-t-elle le service offert par cette dernière?

**Mr. Randell:** Air Nova now offers a very extensive service in Quebec. We expanded our service tremendously when InterCanadian actually shut down.

When I mentioned that we moved a significant amount of capacity into eastern Canada, in fact, five of the aircraft that we moved in were in the Quebec marketplace. We improved service on a number of city pairs in Quebec.

We believe that we have covered the market extensively and responded to the needs of communities as a result of the shutdown of InterCanadian. We are certainly willing to work with other carriers and we do across the country.

For instance, Air Alma provides services in a number of communities that we do not serve. We would cooperate with them with respect to those services. It is very difficult in some markets, though, if an airline like Air Alma were to schedule directly up against us and to undercut our prices to be a partner as well as a competitor. It is difficult to be both. There are obligations with regard to the legislation related to frequent flyer points and access to airfares that these carriers will have in any event, and that is part of what is in the legislation. We are certainly willing to cooperate with these carriers — the rest is up to them.

If, for example, it means that we would have to cancel our services to accommodate those carriers, the communities would prefer that would not.

**The Chairman:** You mentioned bilingualism in your presentation. There will be no new obligations on Air Canada and its affiliates to provide service to the travelling public in both official languages. Your companies will have to make some adjustments, too. You mentioned some in your presentation. You have been allowed a transition period. Do you feel you will be able to carry out your new obligations?

**Mr. Randell:** We have a plan in place now. We have already done an extensive amount of work and we are starting into that process immediately.

For us, it will be a huge challenge. As I mentioned at the beginning of the presentation, these airlines grew from five regions of country and were originally owned by entrepreneurs. The policies that applied to those airlines at the time were quite different than they are at present. Of course, quite a number of those employees are still operating and work at those airlines. It is not a question of will but rather of the availability of people with those skills. From an inflight point of view, between Canadian Regional and the Air Canada regionals we have 88 Dash 8s, all of which have one flight attendant on board. From the point of view of Air Nova, there are certain adjustments to be made, but they are not terribly significant. However, in western Canada it is a huge challenge for us. We will do whatever we can to fulfil our obligations.

**The Chairman:** Do you believe that you can do it within the transition period set out by the government?

**M. Randell:** Air Nova offre actuellement un service très étendu au Québec. Nous avons énormément accru notre service quand InterCanadien a cessé ses activités.

J'ai mentionné que nous avons transféré une importante capacité dans l'est du Canada; en fait, cinq des avions concernés sont maintenant utilisés au Québec. Nous avons amélioré le service sur plusieurs liaisons entre des villes du Québec.

À notre avis, nous avons abondamment couvert le marché et répondu aux besoins de la population locale après la cessation des activités d'InterCanadien. Nous sommes certainement prêts à collaborer avec d'autres transporteurs, et nous le faisons dans tout le pays.

Par exemple, Air Alma offre des vols vers plusieurs villes que nous ne desservons pas. Nous serions prêts à collaborer avec cette compagnie à propos de ces vols. Il est toutefois très difficile dans certains marchés, par exemple dans le cas où une compagnie comme Air Alma calquerait son horaire sur le nôtre et offrirait des tarifs moins chers que nous, d'être à la fois un partenaire et un concurrent. Il est difficile de faire les deux choses à la fois. De toute façon, le projet de loi imposera certaines obligations à ces transporteurs en ce qui concerne les points pour les grands voyageurs et l'accès à certains tarifs. Nous sommes certainement disposés à collaborer avec eux — le reste dépend d'eux.

Par exemple, si cela veut dire que nous devrions annuler nos services pour les satisfaire, les populations concernées préféreraient que nous ne le fassions pas.

**La présidente:** Vous avez mentionné le bilinguisme dans votre exposé. Air Canada et ses filiales n'auront pas de nouvelles obligations concernant le fait de fournir aux voyageurs un service dans les deux langues officielles. Vos compagnies devront aussi procéder à des ajustements. Vous en avez mentionné certains dans votre exposé. Une période de transition vous a été accordée. Avez-vous l'impression que vous pourrez vous acquitter de vos nouvelles obligations?

**M. Randell:** Nous avons mis en place un plan. Nous avons déjà fait beaucoup de travail à ce sujet et nous commençons à mettre cela en oeuvre immédiatement.

Pour nous, cela constituera un problème énorme. Comme je l'ai mentionné au début de mon exposé, ces compagnies ont pris naissance dans cinq régions du pays et appartenaient initialement à des entrepreneurs privés. Les politiques qui s'appliquaient alors à elles étaient tout à fait différentes de ce qu'elles sont maintenant. Bien entendu, beaucoup de leurs employés travaillent encore pour elles. Le problème ne concerne pas leur bonne volonté, mais plutôt la disponibilité de gens possédant de telles compétences. Pour ce qui est du service en vol, Canadien régional et les compagnies régionales d'Air Canada ont 88 Dash-8, et il y un agent de bord dans chacun d'entre eux. Du point de vue d'Air Nova, certains ajustements devront être faits, mais ils ne sont pas très importants. Toutefois, dans l'ouest du Canada, cela nous pose un énorme problème. Nous ferons tout ce que nous pourrons pour nous acquitter de nos obligations.

**La présidente:** Pensez-vous que vous pourrez le faire pendant la période de transition fixée par le gouvernement?



**Mr. Randell:** That is our plan. When I appeared before the Commons committee, I asked for more time because the time frames were extremely difficult, especially given the number of employees that we have with very limited language skills in the second language and the adjustments that we must make with our labour groups from a collective bargaining point of view. Our scheduling rules, et cetera, are very much determined by that collective bargaining process.

I felt that the time frames were very tight and I asked for an additional year. However, it is the will of the Government of Canada and we will work to comply with that.

**The Chairman:** You mentioned that there have been some complaints from politicians representing their constituents. Some have complained about the lack of punctuality of air services. From what we hear and read in the papers, I believe that Air Nova has had a poor record.

Will you comment on that?

**Mr. Randell:** We had planned for a certain size of operation for Air Nova in the fall of last year. We had the resources in place for that size of operation and until the fall of last year we were not experiencing significant delays and schedule disruption.

When InterCanadian shut down, that put considerable pressure on our resources. We had to increase the number of flights and hire and train new people. We are increasing the employment level in Quebec City. We had made some downward adjustments there, so we had to gear up, which took some time.

In January, the pressure on us was great. Previously, if there was a flight cancellation the public did not notice much because the competitor had an airplane next door and we just sent them over. When the only carrier has a problem, everyone has the problem.

Our on-time performance decreased to an unacceptable level in January and February, in particular, and we had some weather difficulties. However, in Quebec in May, 87 per cent of our flights arrived within 15 minutes of the scheduled arrival time. That was a significant improvement. We brought in additional airplanes and we lowered the utilization of the equipment. Our performance has now improved dramatically. We are dealing with a perception. Unfortunately, the travelling public does not understand what we had to do to respond to the shutdown of InterCanadian while continuing to accommodate the needs of the travelling public.

**The Chairman:** We heard much yesterday about Canadian regional airlines. Most people seem to believe that no one would buy a Canadian regional. You touched on that in your presentation. Did I understand you to say that you do not foresee major problems in combining your forces?

**M. Randell:** C'est notre intention. Quand j'ai comparu devant le comité de la Chambre des communes, j'ai demandé à disposer de plus de temps parce que les délais étaient extrêmement difficiles à respecter, en particulier à cause du nombre d'employés que nous avons qui ont une connaissance très limitée de la deuxième langue et des ajustements que nous devons faire avec nos groupes syndicaux du point de vue des conventions collectives. Diverses choses, notamment les règles relatives aux horaires de travail, sont déterminées dans une large mesure par la négociation collective.

J'avais l'impression que les délais étaient très serrés, et j'ai demandé une année supplémentaire. Toutefois, c'est ce que veut le gouvernement du Canada, et nous nous efforcerons de nous y conformer.

**La présidente:** Vous avez mentionné des plaintes présentées par des politiciens au nom de leurs électeurs. Certains se sont plaints du manque de ponctualité des services aériens. D'après ce que nous entendons dire et lisons dans les journaux, je crois que les résultats d'Air Nova ne sont pas très bons.

Pouvez-vous commenter cela?

**M. Randell:** Nous avions prévu un certain volume d'activité pour Air Nova l'automne dernier. Nous disposions des ressources nécessaires pour ce volume d'activité et, jusqu'à l'automne dernier, nous n'avions pas de retards importants ni de perturbations de notre horaire.

La fermeture d'InterCanadien a entraîné des pressions considérables sur nos ressources. Nous avons dû augmenter le nombre de vols et engager et former de nouveaux employés. Nous avons augmenté leur nombre à Québec. Nous y avons réduit nos effectifs, nous avons donc dû les augmenter à nouveau, ce qui a pris un peu de temps.

En janvier, nous subissions de fortes pressions. Auparavant, quand un vol était annulé, le public ne s'en rendait guère compte, parce que notre concurrent avait un avion à la porte voisine, et nous y envoyions simplement nos passagers. Quand le seul transporteur a un problème, ce problème touche tout le monde.

Le nombre de vols en retard a atteint un niveau inacceptable en janvier et février, en particulier, et le temps nous a créé des difficultés. Toutefois, au Québec, en mai, 87 p. 100 de nos vols sont arrivés avec moins de 15 minutes de retard par rapport à l'heure prévue à l'horaire. C'était une nette amélioration. Nous avons ajouté des avions supplémentaires et nous avons réduit le taux d'utilisation de l'équipement. Nos résultats ont maintenant connu une amélioration spectaculaire. Le problème tient à la façon dont les gens perçoivent la situation. Malheureusement, les passagers ne se rendent pas compte de ce que nous avons dû faire pour faire face à la cessation des activités d'InterCanadien tout en continuant à répondre à leurs besoins.

**La présidente:** Hier, on nous a beaucoup parlé de Canadien Régional. Beaucoup de gens semblent croire que personne ne serait prêt à acheter cette compagnie. Vous avez abordé cela dans votre exposé. Avez-vous vraiment dit que vous n'envisagiez pas que la combinaison de vos forces poserait de gros problèmes?

**Mr. Randell:** I see challenges in combining four companies with different backgrounds and different business approaches. However, these companies have the desire to come together to build a truly regional airline across the country. It will not happen overnight. Unfortunately, we have been waiting for CRA and it is taking much longer than anticipated. When you are in transition and there is uncertainty for a long period of time, you are not able to provide your employees or customers with the benefits that a full consolidation would bring. We are hopeful that that will be resolved soon.

**Senator Forrestall:** Welcome. I should like to touch first on the question of Francophone participation in the regionals. I know that there are many Francophones with the Canadian regional. Did Air Nova take on any of those laid-off employees?

**Mr. Randell:** Yes, we hired quite a number of flight attendants, pilots and maintenance personnel from InterCanadian. A number of them were previously Air Atlantic employees in the Maritimes.

**Senator Forrestall:** What percentage of them did you hire?

**Mr. Randell:** We hired a number of them, flight attendants in particular, as did Air Canada. I would guess that we hired 25 to 30 per cent of them. We hired a number of people on the airport side as well, especially in Quebec, where we hired some of the station managers of InterCanadian.

**Senator Forrestall:** You would have acquired a fair number of anglophone personnel at the same time, would you not?

**Mr. Randell:** We acquired and are looking for bilingual personnel. We will take bilingual personnel whenever we can find them.

**Senator Forrestall:** I am aware of that. You are required to do that. However, it goes further — it has to do with the participation of Francophones in the industry, not just bilingual Canadians.

Last night, we asked Mr. Milton whether 25 per cent Francophone participation was a desirable goal, not only in areas where they are face to face with the public, but also on the flight deck.

Do you believe that 25 per cent is a reasonable goal?

**Mr. Randell:** Yes. It is sometimes difficult in certain areas of the country to attract employees from other regions. For instance, people from Quebec who move to Calgary or Vancouver are generally not interested in working in the airline business. They are involved in some other business. The mobility of employees across the country is not as great as we would like it to be. As well, 25 per cent of our operations are not in Quebec. Our operations there comprise closer to 15 or 20 per cent of our business.

**M. Randell:** Je pense que la combinaison de quatre compagnies qui ont une origine et des méthodes commerciales différentes ne va pas sans difficultés. Toutefois, ces compagnies désirent se regrouper pour constituer une véritable compagnie régionale couvrant l'ensemble du pays. Cela ne se fera pas du jour au lendemain. Malheureusement, nous avons attendu pour voir ce qu'il adviendrait de Canadien Régional, et cela prend beaucoup plus longtemps que prévu. Quand on est en transition et que l'incertitude plane pendant longtemps, on ne peut pas faire bénéficier les employés ou les clients des avantages qu'apporterait une fusion complète. Nous espérons que cela sera bientôt réglé.

**Le sénateur Forrestall:** Je vous souhaite la bienvenue. J'aimerais aborder d'abord la question de la participation des francophones dans les compagnies régionales. Je sais qu'il y a beaucoup de francophones chez Canadien Régional. Air Nova a-t-elle engagé certains de ces employés mis à pied?

**M. Randell:** Oui, nous avons engagé un bon nombre d'agents de bord, de pilotes et de préposés à l'entretien d'InterCanadien. Plusieurs d'entre eux travaillaient auparavant pour Air Atlantic dans les Maritimes.

**Le sénateur Forrestall:** Quel pourcentage de ces gens-là avez-vous engagé?

**M. Randell:** Nous en avons engagé un certain nombre, en particulier des agents de bord, tout comme Air Canada. Je suppose que nous avons engagé de 25 à 30 p. 100 d'entre eux. Nous avons aussi embauché des gens travaillant dans les aéroports, surtout à Québec, où nous avons engagé certain des chefs de station d'InterCanadien.

**Le sénateur Forrestall:** Vous avez sans doute acquis en même temps un bon nombre d'employés anglophones, n'est-ce pas?

**M. Randell:** Nous avons acquis et nous cherchons du personnel bilingue. Nous prendrons des employés bilingues chaque fois que nous pourrons en trouver.

**Le sénateur Forrestall:** Je le sais. Vous êtes tenus de le faire. Toutefois, cela va plus loin... Il s'agit de la participation des francophones dans cette industrie, pas seulement de celle des Canadiens bilingues.

Hier soir, nous avons demandé à M. Milton si une participation des francophones de 25 p. 100 représentait un objectif souhaitable, non seulement pour les employés en contact avec le public, mais également pour les pilotes.

À votre avis, le chiffre de 25 p. 100 représente-t-il un objectif raisonnable?

**M. Randell:** Oui. Dans certaines régions du pays, il est parfois difficile d'attirer des employés venant d'ailleurs. Par exemple, les gens de Québec qui vont à Calgary ou Vancouver n'ont généralement pas envi de travailler pour une compagnie aérienne. Ils sont actifs dans d'autres secteurs. La mobilité des employés dans tout le pays n'est pas aussi grande que nous le souhaiterions. En outre, nous ne réalisons pas 25 p. 100 de nos activités qu'à Québec, mais plutôt 15 ou 20 p. 100.



All the pilots that are hired at Air Nova now fly the Beech 1900. They are based in Quebec City and it is a requirement that they be proficient in both languages because there are no flight attendants on those aircraft.

**Senator Forrestall:** Mr. Milton told us last night that Air Canada has not raised airfares this year. Is that true of the regionals?

**Mr. Randell:** Yes, it is. There has been no increase in 2000.

**Senator Forrestall:** Therefore, the suggestion that perhaps the government should have ordered a freeze was not necessary.

You have done this voluntarily within the constraints of good business practices?

**Mr. Randell:** Yes, and there have been significant seat sales launched this year. As a matter of fact, we have lowered some local fares in a number of markets, and the number of passengers that actually pay full fare is less than 10 per cent. So the actual fare paid is generally a discounted airfare off the regular airfare. Of course, we also now face significant fuel challenges. As I mentioned earlier, these charters that we are operating across the country are extremely expensive for us, so our bottom-line results are not as we had anticipated, even in our original budget pre-plan consolidation, because of the added costs we have had.

**Senator Forrestall:** The value of your stock is staying up, though?

**Mr. Randell:** From an Air Canada point of view, yes.

**Senator Forrestall:** Could I move to the question of pilots and, to the degree that it affects you, the mixing of the seniority lists? Is this a problem for you and, if so, to what extent is it a problem?

**Mr. Randell:** No, it is not as difficult an issue as it is at the mainline side. Again, it is really up to the unions to work this out among themselves. However, it is my understanding that, generally, date of hire has been established as the principle, which certainly makes things a lot easier. The biggest challenge we face across the employee groups is that, in some cases, we have different unions representing the same staff. For instance, with the flight attendants, we have the Teamsters in one airline and CUPE in another. That makes it far more difficult to bring together the bargaining units.

**Senator Forrestall:** But there are no insurmountable problems?

**Mr. Randell:** No, but we will definitely require the assistance of the CIRB in doing this.

**Senator Forrestall:** Do you believe that Bill C-26 will have an effect on the changes that are taking place in the restructuring of Canadian airlines?

**Mr. Randell:** I believe it will, because I have faith in the free market in this country. There will be a response, and we are seeing it every day. Every day that you read the newspaper, there is yet another new initiative, and some of these businesses will fail and some will succeed. I think we have to remember that this country had a very difficult time sustaining two full-network carriers.

Tous les pilotes engagés actuellement par Air Nova utilisent le Beech 1900. Ils sont basés à Québec, et ils doivent connaître les deux langues, parce qu'il n'y a pas d'agent de bord dans ces avions.

**Le sénateur Forrestall:** M. Milton nous a dit hier soir qu'Air Canada n'avait pas augmenté ses tarifs cette année. Cela est-il vrai pour les compagnies régionales?

**M. Randell:** Oui. Il n'y a eu aucune augmentation en 2000.

**Le sénateur Forrestall:** Donc, la suggestion selon laquelle le gouvernement aurait dû ordonner un gel n'était pas justifiée.

Vous avez fait cela volontairement dans le cadre des contraintes associées aux bonnes pratiques commerciales?

**M. Randell:** Oui, et il y a eu d'importants soldes de places qui ont été lancés cette année. En fait, nous avons réduit certains tarifs locaux dans plusieurs marchés, et moins de 10 p. 100 des passagers paient le plein tarif. Le tarif réellement payé est généralement un tarif réduit. Bien entendu, nous avons également d'importants problèmes pour le carburant. Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, les vols nolisés que nous exploitons dans tout le pays nous coûtent très cher, notre bilan n'est donc pas aussi bon que prévu, même dans notre budget initial antérieur à la fusion, à cause des coûts supplémentaires que nous avons eus.

**Le sénateur Forrestall:** Le cours de vos actions reste néanmoins élevé, n'est-ce pas?

**M. Randell:** Du point de vue d'Air Canada, oui.

**Le sénateur Forrestall:** Pourrais-je passer à la question des pilotes et au panachage des listes d'ancienneté, dans la mesure où cela a des répercussions sur vous? Cela constitue-t-il un problème pour vous et jusqu'à quel point?

**M. Randell:** Non, cela nous pose moins de difficultés qu'aux grandes compagnies. En fait, c'est réellement aux syndicats qu'il appartient de régler cela entre eux. Toutefois, à ma connaissance, de façon générale, le principe retenu consiste à se baser sur la date d'embauche, ce qui simplifie certainement beaucoup les choses. Le principal problème auquel nous sommes confrontés pour tous les groupes d'employés est que, dans certains cas, des syndicats différents représentent un personnel identique. Par exemple, pour les agents de bord, nous avons les Teamsters dans une compagnie et le SCFP dans une autre. Il est donc plus difficile de regrouper les unités de négociation.

**Le sénateur Forrestall:** Mais il n'y a aucun problème insurmontable?

**M. Randell:** Non, mais nous aurons assurément besoin de l'aide du CCRI pour le faire.

**Le sénateur Forrestall:** À votre avis, le projet de loi C-26 aura-t-il un effet sur les changements qui se produisent dans la restructuration des compagnies aériennes canadiennes?

**M. Randell:** Je crois que oui, parce que je fais confiance au libre marché dans notre pays. Il y aura une réaction, et nous le constatons chaque jour. Chaque jour, on lit dans les journaux qu'il y a encore une nouvelle initiative, et certaines de ces entreprises échoueront alors que d'autres réussiront. Je pense qu'il ne faut pas oublier que notre pays avait beaucoup de mal à permettre à

What we are moving to makes sense: instead of having two Sears stores side by side, we are going to have Sears and Wal-Mart and other specialty stores that will cater to the needs of certain market segments, and the entrepreneurs will be there to take advantage of that. That is why we cannot take any of our communities or services for granted, because it has been shown time and time again in the past that this is a very short-term approach.

**Senator Forrestall:** A series of definitions as to what is an addition have been proposed — largely, I suspect, by the Competition Bureau. Have you had an opportunity to see these proposed regulations?

**Mr. Randell:** Yes.

**Senator Forrestall:** Do you feel competent to make some comments or observations about them? Generally, are they strong enough? Are they lacking? If so, where? What suggestions do you have that might make life for you fellows easier and yet continue to afford the protection that is required for the general public?

They mention different acts or conduct of persons operating domestic certificates, as defined in certain subsections of the Canadian Transportation Act, and say they are uncompetitive acts. Do you have any comment?

**Mr. Randell:** I do not have any specific comments. I understand the concerns that are being addressed here, in terms of unfairly using a dominant position, but I would offer the counter-argument that, in some cases, being large is a disadvantage in the marketplace, in terms of flexibility and so on. As to whether some of these things are ultimately necessary is a matter of opinion.

We have not allowed the free market to operate to a great enough extent with regard to air services within the country in the past, and it is difficult when you are somewhere in between. Now that the airports are being controlled by communities and so on, the ability of any carrier to use its position to force others out from using facilities will not be a problem.

**Senator Forrestall:** It did not alarm you to hear a very senior member of the Competition Bureau suggest that, if Bill C-26 were in place, together with regulations somewhat similar to this, they might have been pursuing criminal action against Air Canada with respect to its actions in Moncton, its proposed increase in seats and the little war they are having with WestJet?

**Mr. Randell:** That concerns me because we have to be free to compete. The response in New Brunswick was not limited to Moncton. We have situations where low-cost carriers come into certain airports, and while they do increase the market, they pose significant threats to airports that are within driving distance. The response that we took, by being responsive with regard to pricing and capacity in Saint John and Fredericton, will help preserve the competitiveness of those airports. If we did not respond, you could

deux transporteurs offrant un réseau complet de fonctionner correctement. Ce vers quoi nous nous orientons est sensé: au lieu d'avoir deux magasins Sears à côté l'un de l'autre, nous aurons Sears, Wal-Mart et d'autres magasins spécialisés qui répondront aux besoins de certains secteurs du marché, et il y aura des entrepreneurs qui profiteront de cela. Nous ne pouvons pas considérer que nous avons définitivement gagné la partie en ce qui concerne les villes que nous desservons ou les services que nous offrons, parce que nous avons constaté à de nombreuses reprises par le passé que cela ne peut pas marcher très longtemps.

**Le sénateur Forrestall:** Une série de définitions de ce qu'est un ajout ont été proposées — principalement, je pense, par le Bureau de la concurrence. Avez-vous eu l'occasion de voir ce projet de règlement?

**M. Randell:** Oui.

**Le sénateur Forrestall:** Pensez-vous être en mesure de faire des commentaires ou des observations à ce sujet? De façon générale, ce règlement est-il assez strict? Est-il insuffisant? Dans l'affirmative, sur quel point? Quelle suggestion avez-vous pour vous simplifier les choses tout en continuant à assurer la protection dont a besoin le grand public?

On mentionne différents actes ou comportements de personnes exploitant des certificats nationaux, tel que définis dans certains alinéas de la Loi sur les transports au Canada, qui nuiraient à la concurrence. Avez-vous des commentaires?

**M. Randell:** Je n'ai aucun commentaire précis. À ma connaissance, les préoccupations auxquelles cela répond concernent l'utilisation abusive d'une position dominante, mais je répondrai à cela que, dans certains cas, une compagnie de grande taille est défavorisée sur le marché pour ce qui est de sa souplesse, et cetera. Et la nécessité réelle de certaines de ces choses est une question d'opinion personnelle.

Par le passé, nous n'avons pas suffisamment laissé fonctionner le libre marché en ce qui concerne les services aériens dans notre pays, et, quand on se trouve entre deux chaises, la situation est difficile. Maintenant que les aéroports sont contrôlés par les autorités locales, et cetera, la capacité d'un transporteur quelconque à se prévaloir de sa position pour empêcher d'autres d'utiliser les installations ne causera pas de problème.

**Le sénateur Forrestall:** N'avez-vous pas trouvé inquiétant d'entendre un des principaux dirigeants du Bureau de la concurrence laisser entendre que, si le projet de loi C-26 avait été en vigueur en même temps qu'un règlement du genre de celui-ci, des poursuites pénales auraient pu être engagées contre Air Canada au sujet des mesures que cette compagnie a prises à Moncton, de sa proposition d'une augmentation du nombre de sièges et de la guéguerre qu'elle livre à WestJet?

**M. Randell:** Cela me préoccupe parce que, pour que la concurrence fonctionne, il faut pouvoir agir en toute liberté. Les réactions survenues au Nouveau-Brunswick n'étaient pas limitées à Moncton. Il y a des cas où des transporteurs bon marché commencent à desservir certains aéroports et, même s'ils accroissent le marché, ils menacent fortement les aéroports des villes où on peut se rendre en empruntant les transports routiers. Ce que nous avons fait en ajustant en conséquence nos tarifs et



have a situation similar to the one that developed in British Columbia, where Kelowna drew traffic from Penticton and Cranbrook to the point where those airports became shadows of what they were previously, and now face significant challenges.

**Senator Forrestall:** Would that not have the effect of turning Moncton into a hub, drawing on Saint John and Fredericton?

**Mr. Randell:** And Prince Edward Island.

**Senator Forrestall:** And Prince Edward Island. I do not think I would want to try to catch a flight at seven o'clock in the morning if I lived in Fredericton and had to drive to Moncton in the middle of January. I think by doing that, you are in fact seriously disadvantaging the travelling public. With high winds, there are, not frequently but regularly, times when the bridge to the island, the Confederation Bridge, is shut down, cutting off the island. I do not think Senator Callbeck would allow you to do that in any event. I would be very disappointed if she did. I would not. I am expressing a concern about you turning Moncton into a hub.

**Mr. Randell:** As a regional carrier, frankly, we are dedicated to providing services to all these airports, and we will act to preserve those services and to keep them viable at these airports. We must be allowed to be responsive to ensure that that, in fact, does happen. If we are prevented from responding, other things could happen that are not necessarily positive from a community perspective.

**Senator Callbeck:** You mentioned that you are in the process of consolidating the three airlines. I assume that the three will be consolidated under one board of directors. When do you anticipate that will be complete?

**Mr. Randell:** Originally, we had anticipated that it would be complete by the end of June because we were waiting to see whether CRA would be sold or not. As a result of the prolonged process with CRA, and because of the operational issues that we need to focus on within the three Air Canada regionals, it may be necessary for us to consolidate those three before we know whether CRA is in or not. However, that will not prejudice CRA in terms of its involvement, its full integration within the group.

At present, our plan would be to consolidate the three by the end of the third quarter of this year. Operationally, it will take us longer than that because of the training, et cetera, that is required on the regulatory side. Rationalizing the unions will also take some time; we have 20 unions. However, I believe we have established the principles under which these groups would be integrated.

**Senator Callbeck:** The president of Air Canada said last night that there have been 200,000 more seat sales than a year ago. What is happening with Air Nova? I am particularly thinking of the route from Charlottetown to Montreal, about which I am delighted, but will there be seat sales on Air Nova flights?

notre capacité à Saint-Jean et à Fredericton permettra à ces aéroports de rester compétitifs. Si nous n'avions pas réagi ainsi, on aurait pu se retrouver dans une situation identique à celle qui s'est produite en Colombie-Britannique, où Kelowna a attiré des passagers qui passaient normalement par Penticton et Cranbrook jusqu'à ce que ces aéroports ne soient plus que l'ombre d'eux-mêmes et connaissent maintenant de grosses difficultés.

**Le sénateur Forrestall:** Cela n'aurait-il pas pour effet de transformer Moncton en une plaque tournante, au détriment de Saint-Jean et de Fredericton?

**M. Randell:** Et de l'Île-du-Prince-Édouard.

**Le sénateur Forrestall:** Et de l'Île-du-Prince-Édouard. Je ne pense pas que je voudrais essayer d'attraper un vol à sept heures du matin si j'habitais à Fredericton et devais aller en voiture à Moncton au milieu du mois de janvier. Je pense qu'en faisant cela, vous portez fortement préjudice aux usagers. Ce n'est pas fréquent, mais il arrive régulièrement que, quand le vent est fort, le pont qui mène à l'île, le Pont de la Confédération, soit fermé, si bien que celle-ci est alors isolée. Je ne pense pas que le sénateur Callbeck vous autoriserait de toute façon à le faire. Je serais très déçu si elle le faisait. Moi, je ne le ferais pas. Je trouverais préoccupant que vous fassiez de Moncton une plaque tournante.

**M. Randell:** En tant que transporteur régional, en toute franchise, nous cherchons à desservir tous ces aéroports, et nous nous emploierons à préserver les services que nous offrons et à maintenir leur viabilité. On doit nous permettre de réagir pour faire en sorte qu'il en soit bien ainsi. Si on nous empêche de réagir, il pourrait se produire d'autres choses qui ne seraient pas nécessairement positives pour les villes concernées.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez mentionné que vous êtes en train de fusionner les trois compagnies aériennes. Je suppose qu'elles relèveront alors d'un seul conseil d'administration. Quand pensez-vous que cela se fera?

**M. Randell:** Initialement, nous avons prévu que cela serait fait d'ici la fin juin, parce que nous attendions de voir si Canadien Régional allait ou non être vendue. Comme la procédure en cours pour Canadien Régional se prolonge et étant donné les questions opérationnelles sur lesquelles nous devons nous concentrer à l'intérieur des trois compagnies régionales d'Air Canada, nous devons peut-être fusionner ces dernières avant de savoir si Canadien Régional se joindra ou non à elles. Toutefois, cela n'aura aucune répercussion sur la participation ou la pleine intégration éventuelle de cette dernière dans le groupe.

À l'heure actuelle, notre plan serait de fusionner les trois d'ici la fin du troisième trimestre de cette année. Du point de vue opérationnel, cela prendra plus longtemps à cause de la formation et des autres choses nécessaires du point de vue réglementaire. La rationalisation des syndicats prendra aussi un certain temps; nous avons 20 syndicats. Je crois toutefois que nous avons établi les principes en vertu desquels ces groupes devraient être intégrés.

**Le sénateur Callbeck:** Le président d'Air Canada a dit hier soir qu'il y avait eu 200 000 places soldées de plus qu'il y a un an. Que se passe-t-il pour Air Nova? Je pense en particulier à la liaison Charlottetown-Montréal, qui me ravit, mais y aura-t-il des soldes de places sur les vols d'Air Nova?

**Mr. Randell:** Yes, exactly the same levels of discounts and sale conditions apply to them as do to the main line carriers. The seat sales are applied throughout the network. No routes are omitted.

**Senator Callbeck:** My understanding is that when people go to Florida from Charlottetown on Air Canada, they go over to Halifax or to Moncton to get the flights because that is where the seat sales are. They cannot get a seal-sale ticket from Charlottetown.

**Mr. Randell:** On the Air Canada network, we offer the seat sale prices from Charlottetown, unless they are flying over to pick up a Canada 3000 or some of the other charter operators. We do not connect into the charter operators. We feed the Air Canada services into Florida.

**Senator Callbeck:** I accept what you say. I always thought that there was a problem there, but maybe there is not.

**Mr. Randell:** Generally speaking, there is no problem getting a seat sale seat on the short flight from Charlottetown to Halifax, because as regional carriers we operate at a lower load factor, generally, than the main line carrier, which operates in the 70s. As regional carriers, we generally operate in the 50 percentages in terms of actual load factor.

**Senator Kirby:** I can confirm what Mr. Randell said because I had the same complaints.

Halifax to Tampa is a Canada 3000 charter. Just as you could not get an Ottawa-Toronto connecting cheap price on to the Canada 3000 charter out of Toronto to Tampa, similarly you cannot get one from Charlottetown to Halifax.

On the other hand, if you are going Halifax to Toronto to Tampa, all on Air Canada, then can you get a discount with the seat sale price starting in Charlottetown?

**Mr. Randell:** Generally, you will find that there will be a price differential from smaller airports to the larger airports. That has to do with the market size and the cost of providing the service. The larger airplanes on a per seat operating cost basis are actually cheaper to operate than the smaller aircraft services because the fixed costs are so high for us.

There is a differential. Some people will drive to Moncton or Halifax for this. Our primary focus is more on the business market, on the people that value frequency and flexibility with respect to their schedule. I do not think we can hope to be all things to all people in that regard, but generally we are competitive. We carry many people over that route, for instance, to Florida. There will be some differentials from time to time, but we want to do whatever we possibly can to get that customer to travel with us as much as possible because we want them on the regional services, no question about it.

**M. Randell:** Oui, les niveaux de réduction et les conditions de vente sont exactement les mêmes que pour les transporteurs qui desservent les grandes lignes. Les soldes de places s'appliquent à l'ensemble du réseau. Aucune liaison n'est omise.

**Le sénateur Callbeck:** À ma connaissance, quand les gens vont en Floride sur Air Canada au départ de Charlottetown, ils passent par Halifax ou Moncton pour avoir accès à ces vols, parce que c'est là qu'il y a des soldes de places. Ils ne peuvent pas obtenir un billet en solde à partir de Charlottetown.

**M. Randell:** Sur le réseau d'Air Canada, nous offrons des sièges soldés au départ de Charlottetown, à moins que les gens n'aillent prendre un vol de Canada 3000 ou d'un autre exploitant de vols nolisés. Nous n'assurons pas la correspondance avec ces compagnies. Nous amenons des passagers pour les vols d'Air Canada vers la Floride.

**Le sénateur Callbeck:** J'accepte vos explications. J'ai toujours pensé que cela posait un problème, mais peut-être que ce n'est pas le cas.

**M. Randell:** De façon générale, il n'y a pas de problème pour obtenir une place soldée sur le vol court courrier de Charlottetown à Halifax, parce que le taux d'occupation est généralement plus faible pour les transporteurs régionaux que pour les transporteurs des grandes lignes, chez qui il est supérieur à 70 p. 100, au lieu de généralement moins de 60 p. 100 pour nous.

**Le sénateur Kirby:** Je peux confirmer ce qu'a dit M. Randell parce que j'ai reçu les mêmes plaintes.

La liaison Halifax-Tampa est assurée par un vol nolisé de Canada 3000. De même qu'on ne pouvait pas obtenir une correspondance bon marché d'Ottawa à Toronto pour prendre le vol nolisé de Canada 3000 Toronto-Tampa, on ne peut pas en avoir une de Charlottetown à Halifax.

Par contre, si vous passez par Halifax pour aller à Toronto et Tampa en empruntant seulement Air Canada, pouvez-vous obtenir une réduction grâce aux soldes de places à partir de Charlottetown?

**M. Randell:** En général, vous constaterez qu'il y a une différence de prix entre les petits aéroports et les grands. Cela tient à la taille du marché et au coût de prestation du service. Les frais d'exploitation par place sont, en fait, moins élevés pour les grands avions que pour les petits, parce que nous avons des frais fixes très importants.

Il y a une différence. Certains se rendent en voiture à Moncton ou Halifax à cause de cela. Nous mettons principalement l'accent plutôt sur le marché des gens d'affaires, qui accordent de l'importance à la fréquence et à la souplesse pour ce qui est de leur horaire. Je ne pense pas que nous pouvons espérer satisfaire tout le monde à cet égard, mais, de façon générale, nous sommes concurrentiels. Nous transportons beaucoup de gens sur cette liaison, par exemple, vers la Floride. Il y aura des différences de temps à autre, mais nous voulons faire tout notre possible pour que ces clients voyagent avec nous dans la mesure du possible parce que nous voulons qu'ils empruntent les services régionaux, cela ne fait aucun doute.



We must be careful that in our pricing we do not start actually lowering our revenues to a point where the viability of the feed service really starts becoming an issue. We have seen what happens when things are not economically viable.

One of the good things about this new structure is that it generally is based on a solid economic foundation, and therefore stability will be far greater than it has been in the past. The bankruptcy of InterCanadian is a prime example of the disruptions caused for employees and communities.

**Senator Callbeck:** You mentioned the shortcomings of the national airport policy. In your view, what are they?

**Mr. Randell:** First, there is a modal issue here in that the degree of cost recovery is so great. On the air mode, we are paying our way and then some because of the rents that are taken out of airports, because of the policy whereby, aside from capital at small airports, there is little operating support.

At the same time, we see Via Rail being subsidized with hundreds of millions of dollars a year and there are many communities in this country that are not able to take advantage of Via Rail services. Yet the whole viability of the air network is in question because of these airports.

Community involvement is high in these communities in promoting their airports. Having the community active and knowledgeable with regard to air service is good.

We have gone a little too far in the air mode in terms of the degree of costs that are taken out of the system. In terms of further increases, we need to look at fairness across modes.

We have too many airports in some cases, but still we need airports to be close to communities for economic development purposes, such as tourism.

We must be very careful in how far we go. The national airport policy and its degree of cost recovery has gone too far with regard to regional airports.

**Senator Callbeck:** Do you mean that the airports are going to charge the carriers more or that the federal government is looking for more?

**Mr. Randell:** As a result of this, we are looking at some pretty significant increases at airports across the country. What existed previously, with all the duplicate networks, was not really viable. At some airports we are currently facing a 60 to 70 per cent increase in our operating costs.

**Senator Callbeck:** Are you speaking of further increases?

**Mr. Randell:** Yes. In Sydney, Nova Scotia, we are currently facing approximately a 70 per cent increase in operating costs. As another example, we have one flight a day into Yarmouth. It is

Dans notre tarification, nous devons veiller à ne pas commencer à réduire nos recettes à un point tel que la viabilité du service d'appoint commence réellement à poser un problème. Nous avons vu ce qui se passe quand les choses ne sont pas économiquement viables.

Un des aspects positifs de cette nouvelle structure est qu'elle repose de façon générale sur une base économique solide, et la stabilité sera donc bien supérieure à ce qu'elle était dans le passé. La faillite d'InterCanadien est un excellent exemple des perturbations qui en découlent pour les employés et les villes concernées.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez mentionné les défauts de la politique nationale des aéroports. Quels sont, à votre avis, ces défauts?

**M. Randell:** Premièrement, il y a un problème modal étant donné que le niveau de recouvrement des coûts est si important. Pour le mode aérien, nous payons largement notre part à cause des loyers prélevés aux aéroports, étant donné la politique en vertu de laquelle le soutien opérationnel est faible en dehors des investissements dans les petits aéroports.

En même temps, nous constatons que Via Rail reçoit des centaines de millions de dollars de subventions par an et qu'il y a de nombreuses localités de notre pays qui ne peuvent pas profiter des services de Via Rail. Or, toute la viabilité du réseau aérien est remise en question à cause de ces aéroports.

Dans ces localités, la population participe beaucoup à la promotion des aéroports. Il est bon que la population locale soit active et bien informée au sujet des services aériens.

Nous sommes allés un peu trop loin pour ce qui est des coûts que le système impose au transport aérien. Pour ce qui est des augmentations à venir, il faut traiter les différents modes de transport de façon équitable.

Nous avons trop d'aéroports dans certains cas, mais il faut néanmoins que les aéroports soient proches des localités en vue de leur développement économique, par exemple pour le tourisme.

Nous devons déterminer avec prudence jusqu'où nous allons. La politique nationale des aéroports et son niveau de recouvrement des coûts sont allés trop loin pour ce qui est des aéroports régionaux.

**Le sénateur Callbeck:** Voulez-vous dire que les aéroports vont imposer des frais plus élevés aux transporteurs ou que le gouvernement fédéral cherche à gagner davantage?

**M. Randell:** À cause de cela, nous pouvons nous attendre à des augmentations assez importantes dans les aéroports de tout le pays. Ce qui existait auparavant, avec tous les réseaux qui faisaient double emploi, n'était pas réellement viable. Dans certains aéroports, nous faisons face actuellement à une augmentation de 60 à 70 p. 100 de nos frais d'exploitation.

**Le sénateur Callbeck:** Parlez-vous de nouvelles augmentations?

**M. Randell:** Oui. À Sydney, en Nouvelle-Écosse, nous faisons face actuellement à une augmentation d'environ 70 p. 100 des frais d'exploitation. Un autre exemple est notre vol quotidien à

very difficult for airports, being left on their own, to recover the cost when we fly only one flight a day out of them.

**Senator Perrault:** The matter of employee protection has arisen. I have been contacted by half a dozen airport and airline employees. What is being done to protect the pension rights of those who will be laid off? Have your employee groups raised that issue with you?

**Mr. Randell:** Not specifically, Senator Perrault, not with regard to pensions. As I mentioned, employees have been given employment guarantees until the spring of 2002. There will be some attrition throughout that period. We believe that the numbers that we will have to lay off, in the regional world, will be very limited. As a matter of fact, we are currently hiring more pilots, flight attendants and maintenance personnel.

**Senator Perrault:** Is there a net increase of jobs with this integration process?

**Mr. Randell:** I can confidently say that in the combined total of the four carriers there will be increased employment.

**Senator Perrault:** I was contacted by a chap who retired a number of years ago from Canadian and is concerned about the security of his pension.

**Mr. Randell:** I was not aware that that was an issue.

**Senator Perrault:** Perhaps I should direct that question to another witness.

**Senator Finestone:** I should like to ask you for some recommendations.

It is my sense that operating costs of airports is a federal responsibility and should be part of the infrastructure program under which the government has responsibilities to municipalities.

What is your reaction to that?

**Mr. Randell:** The municipalities, in a number of cases, are actually taxing the airports. It is unquestionably an infrastructure issue. It is not much different from roads, et cetera. Airlines pay excise tax on fuel, which goes into the general revenues of the federal government. The GST is really an input tax that should be removed for the benefit of the industry and consumers.

The airline industry is a strong, positive contributor to the economy through airport rents, excise tax on fuel, and other fees. Yet, the financial viability of some vital regional airports is in question. This needs to be taken into consideration. We have made some representations and recommendations on this through the Air Transportation Association of Canada.

**Senator Finestone:** Do you have a copy of those recommendations?

Yarmouth. Quand les aéroports ne peuvent compter que sur leurs propres moyens, il est très difficile pour eux de recouvrer leurs frais quand nous y réalisons seulement un vol par jour.

**Le sénateur Perrault:** La question de la protection des employés a été soulevée. J'ai été contacté par une demi-douzaine d'employés d'aéroports et de compagnies aériennes. Que fait-on pour protéger les droits de pension de ceux qui seront mis à pied? Vos groupes d'employés ont-ils soulevé cette question auprès de vous?

**M. Randell:** Pas spécifiquement, sénateur Perrault, pas en ce qui concerne les pensions. Comme je l'ai mentionné, les employés ont reçu des garanties d'emploi jusqu'au printemps 2002. Il y aura une certaine attrition pendant toute cette période. À notre avis, dans le secteur des compagnies régionales, le nombre de gens que nous devons mettre à pied sera très limité. En fait, nous embauchons actuellement des pilotes, des agents de bord et des préposés à l'entretien.

**Le sénateur Perrault:** Cette intégration entraîne-t-elle une augmentation nette du nombre d'emplois?

**M. Randell:** Je peux dire en toute confiance que, dans l'ensemble des quatre transporteurs, le nombre d'emplois augmentera.

**Le sénateur Perrault:** J'ai été contacté par un ancien employé de Canadien qui a pris sa retraite il y a quelques années et s'inquiète au sujet de la sécurité de sa pension.

**M. Randell:** Je ne savais pas qu'il y avait un problème à ce sujet.

**Le sénateur Perrault:** Je devrais peut-être poser cette question à un autre témoin.

**Le sénateur Finestone:** Je voudrais vous demander de faire certaines recommandations.

À ma connaissance, les frais d'exploitation des aéroports relèvent du gouvernement fédéral et devraient faire partie du programme d'infrastructure en vertu duquel le gouvernement a certaines responsabilités envers les municipalités.

Qu'en pensez-vous?

**M. Randell:** Dans plusieurs cas, les municipalités prélèvent en fait des taxes auprès des aéroports. C'est indubitablement une question d'infrastructure. Ce n'est pas très différent de ce qui se passe pour les routes, et cetera. Les compagnies aériennes paient une taxe d'accise sur le carburant, qui rentre dans les recettes générales du gouvernement fédéral. La TPS est en réalité une taxe sur les intrants qui devrait être supprimée dans l'intérêt de l'industrie et des consommateurs.

L'industrie du transport aérien apporte une forte contribution positive à l'économie grâce aux loyers payés aux aéroports, à la taxe d'accise sur les carburants et à d'autres redevances. Or, la viabilité financière de certains aéroports régionaux essentiels est compromise. Il faut prendre cela en considération. Nous sommes intervenus à ce sujet et nous avons présenté des recommandations par l'entremise de l'Association du transport aérien du Canada.

**Le sénateur Finestone:** Avez-vous un exemplaire de ces recommandations?



**Mr. Randell:** Yes.

**Senator Finestone:** Would you forward those to us?

**Mr. Randell:** Certainly.

**The Chairman:** We could include those in our observations to the minister.

**Senator Finestone:** What would be the impact in terms of lay-offs if no one buys Canadian Regional Airlines and it becomes part of Air Canada? They said that 2,200 people are being affected, which is nerve-racking for those people. It causes family problems and community problems. It is an economic as well as a psychological and social problem.

**Mr. Randell:** We want those people.

**Senator Finestone:** Can you absorb most of those employees?

**Mr. Randell:** As I mentioned earlier, Canadian Regional operates a fleet of 54 airplanes of the total of about 140 aircraft that we have. These airplanes have been deployed across the country and are part of the network already. They are operating from Halifax to Charlottetown, throughout western Canada, and out of Toronto airport. We have made these aircraft and personnel a part of the network. It would be a significant loss for us if they were not part of the network. They are critical to establishing and maintaining our service to the communities that we presently serve. However, we must abide by the wishes of the Competition Bureau, and we are now going through that process.

**Senator Finestone:** Therefore, we could strongly recommend that the initial directive from the Competition Bureau be reconsidered in the interests of integration into our regional structure?

**Mr. Randell:** It is vital to us that they become a part of the structure.

**Senator Finestone:** In keeping with all the uncertainty surrounding CAR, with their integration into the efficient operations that you now have in place we would have a regional service as well as a national service from coast to coast. As well, the national service provides international service. It is to be hoped that those services will fulfil the needs of Canadian travellers as well as the needs of international airlines that have tried to come into this country and are a little upset with Air Canada.

What is your reaction to the suggestion that, as we do not have enough competition, we might want to consider the modified sixth freedom? What impact would that have on adding the competitive angle to airline traffic? Would this be a disincentive at this particular moment? A needed competitive advantage is required.

How do you see that modified?

**Mr. Randell:** I have no difficulty competing if the competition is fair. If you were to allow carriers to enter the country and to operate on these routes, they would only operate on the most lucrative routes.

**M. Randell:** Oui.

**Le sénateur Finestone:** Pourriez-vous nous les faire parvenir?

**M. Randell:** Certainement.

**La présidente:** Nous pourrions les inclure dans les observations que nous présenterons au ministre.

**Le sénateur Finestone:** Si personne n'achète Canadien Régional et que cette compagnie devient une partie d'Air Canada, quelles conséquences cela pourrait-il avoir en matière de mises à pied? On dit que 2 200 personnes seront touchées, ce qui met durement à l'épreuve les nerfs de ces gens-là. Cela entraîne des problèmes pour les familles et pour les villes. C'est un problème économique tout autant que psychologique et social.

**M. Randell:** Nous voulons ces gens-là.

**Le sénateur Finestone:** Pouvez-vous absorber la plupart de ces employés?

**M. Randell:** Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, Canadien Régional exploite une flotte de 54 avions sur les 140 que nous avons en tout. Ces avions ont été déployés dans l'ensemble du pays et font déjà partie du réseau. On les utilise de Halifax à Charlottetown, dans tout l'ouest du Canada et à l'aéroport de Toronto. Nous avons intégré ces avions et ces employés à notre réseau. S'ils ne faisaient pas partie du réseau, cela représenterait pour nous une perte importante. Ils sont essentiels pour que nous puissions renforcer et maintenir les services que nous offrons aux localités que nous desservons actuellement. Toutefois, nous devons nous conformer aux souhaits du Bureau de la concurrence, et c'est ce que nous faisons maintenant.

**Le sénateur Finestone:** Donc, nous pourrions recommander certainement que le Bureau de la concurrence réexamine sa directive initiale dans l'intérêt de l'intégration de cette compagnie dans notre structure régionale?

**M. Randell:** Il est essentiel pour nous qu'elle devienne une composante de cette structure.

**Le sénateur Finestone:** Vu toute l'incertitude qui plane au sujet de Canadien Régional, si cette compagnie était intégrée dans le système d'exploitation efficace que vous avez mis en place, nous aurions un service régional ainsi qu'un service national d'un océan à l'autre. Le service national fournit aussi un service international. Il faut espérer que ces services satisferont les besoins des voyageurs canadiens ainsi que ceux des compagnies aériennes internationales qui essaient d'avoir accès à notre pays et sont un peu énervées par Air Canada.

Que pensez-vous que l'idée selon laquelle, puisque la concurrence est insuffisante, nous devrions peut-être envisager la sixième liberté modifiée? Quel effet cela aurait-il sur le renforcement de la concurrence en matière de trafic aérien? Cela aurait-il à l'heure actuelle un effet dissuasif? Il faut un avantage compétitif.

Comment pensez-vous qu'on pourrait modifier cela?

**M. Randell:** La concurrence ne me pose aucun problème si elle est équitable. Si on autorisait des transporteurs à avoir accès à notre pays et à exploiter ces liaisons, ils exploiteraient seulement les plus lucratives.

We have a number of services and obligations that we live up to which are not particularly sensible economically. The service, for instance, that we put into Charlo and Miramichi is a significant financial challenge. We operate other services into Labrador, which are also financial challenges. I do not think we will see these carriers operating on these routes. If they are allowed access, though, to our prime markets, then the only thing I ask is that we be given the same privilege on theirs, because I believe as a Canadian carrier we could actually compete very effectively in some U.S. markets. All that I ask for, though, is the same consideration in return.

**Senator Forrestall:** I am very confused about CAR. Hypothetically, it is a company, an amalgam of many interests, and there are 3,000 employees, and we are waiting now to see whether anybody wants to buy it. Presumably, if there is no buyer, Air Canada would become the buyer.

**Mr. Randell:** Yes.

**Senator Forrestall:** The stakeholders would be the stakeholders in the region. How many of these people are already at work for Air Nova and other regionals, Air Canada, Canadian? Of the original 3,000, how many are home on UIC and how many, in fact, are going to work every day?

**Mr. Randell:** I do not know of anybody who is on layoff status. They are all fully utilized. As a matter of fact, Canadian Regional continues to hire in support of the Canadian and the Air Canada network as it exists at present.

**Senator Forrestall:** How are you sorting out their cash flow, or are you providing a cash flow for them?

**Mr. Randell:** No. They are operating their own routes, obviously. The rationalization has helped Canadian Regional. Regarding the flights that they are flying in eastern Canada for and on behalf of Air Nova and Air Ontario, we are actually paying Canadian Regional to operate those services on our behalf on a charter basis.

**Senator Forrestall:** This is what you meant when you were talking about the charters.

**Mr. Randell:** That is correct.

**Senator Finestone:** Are 55 aircraft on charters?

**Mr. Randell:** No, just the eight. There were only five CRA airplanes that we moved to eastern Canada from Canadian Regional and we have chartered CRAs to provide those services on our behalf because Canadian Regional did not previously operate those services. For the benefit of consumers in the operation, it made more sense for the routes to be operated as Air Nova. If you fly from Halifax to Sydney, as an example, even though you are on a Canadian Regional airplane, it has an Air Nova flight number and it is operated for Air Nova by Canadian Regional and we actually compensate Canadian Regional to provide that service for us.

Nous fournissons divers services et nous conformons à certaines obligations qui ne sont pas particulièrement raisonnables du point de vue économique. Par exemple, la liaison que nous offrons entre Charlo et Miramichi pose de gros problèmes financiers, tout comme d'autres vols que nous effectuons au Labrador. Je ne pense pas que ces transporteurs exploiteront ces liaisons. Toutefois, si on leur permet d'avoir accès à nos principaux marchés, tout ce que je demande est qu'on nous accorde le même privilège sur leurs marchés, parce que je crois que le transporteur canadien que nous sommes pourrait faire face très efficacement à la concurrence dans certains marchés des États-Unis. Tout ce que je demande cependant est qu'on nous accorde les mêmes égards en contrepartie.

**Le sénateur Forrestall:** Je ne comprends pas du tout ce qui se passe avec Canadien Régional. Théoriquement, c'est une compagnie aérienne qui regroupe de nombreux intérêts et qui a 3 000 employés, et nous attendons maintenant de voir si quelqu'un veut l'acheter. Je suppose que, s'il n'y a pas d'acheteur, c'est Air Canada qui l'achètera.

**M. Randell:** Oui.

**Le sénateur Forrestall:** Les intervenants seraient ceux de la région. Combien de ces gens travaillent-ils déjà pour Air Nova ou d'autres compagnies régionales, Air Canada ou Canadien? Sur les 3 000 qu'il y avait au départ, combien d'entre eux restent chez eux et touchent l'assurance-chômage et combien, en fait, vont travailler tous les jours?

**M. Randell:** À ma connaissance, personne n'a été mis à pied. Ces gens sont tous pleinement utilisés. En fait, Canadien Régional continue d'embaucher pour soutenir le réseau de Canadien et d'Air Canada tel qu'il existe actuellement.

**Le sénateur Forrestall:** Comment réglez-vous le problème de trésorerie de cette compagnie ou lui fournissez-vous des fonds?

**M. Randell:** Non. Elle exploite ses propres liaisons, bien entendu. La rationalisation a aidé Canadien Régional. En ce qui concerne les vols qu'elle effectue dans l'est du Canada pour le compte d'Air Nova et Air Ontario, nous payons en fait Canadien Régional pour qu'elle assure ces services pour notre compte sous forme de vols nolisés.

**Le sénateur Forrestall:** C'est ce que vous vouliez dire quand vous parliez des vols nolisés.

**M. Randell:** C'est exact.

**Le sénateur Finestone:** Y a-t-il 55 avions nolisés?

**M. Randell:** Non, seulement ces huit-là. Nous avons seulement fait venir cinq avions de Canadien Régional dans l'est et nous les avons nolisés pour fournir ces services pour notre compte parce que Canadien Régional n'exploitait pas auparavant ces services. Dans l'intérêt des consommateurs, il était plus sensé que ces liaisons soient exploitées sous le nom d'Air Nova. Par exemple, si vous prenez un vol d'Halifax à Sydney, même si vous êtes dans un avion de Canadien Régional, il a un numéro de vol d'Air Nova et est exploité pour le compte d'Air Nova par Canadien régional, et nous rémunérons en fait Canadien régional pour le service que cette compagnie nous fournit.



**Senator Forrestall:** I had a fear of 1,100 people being unemployed, but I was wrong in that.

**The Chairman:** I understood, Senator Forrestall, that if there is no buyer, Air Canada will keep it.

**Senator Forrestall:** I have been fixated with this concern, just as Senator Perrault has. We have all been approached about it.

**Senator Kirby:** Can I clarify the confusion?

Canadian Regional Airline is doing well for exactly the reason Mr. Randell said. In the business sense it is operated separately, but in terms of its flights it is being treated as if it were part of the Air Canada family, for interline purposes, for co-chairing purposes. If CRA gets bought by a third party, then in fact there is no reason at all why Air Canada would continue to give it interlining and co-chairing privileges. In fact, it would become, in essence, an orphan. Why would people get on a Canadian Regional plane in Sudbury?

It is a bizarre situation. The risk is that it gets bought. Normally, the risk is that something does not get bought. In this case, the risk is that it gets bought and then becomes an orphan and then clearly cannot survive.

**Senator Finestone:** That is why, Madam Chair, I started this whole discussion by saying that I think we should strongly recommend a revision of the views expressed by the Competition Bureau and the fact that we do not agree with it. Leave it alone and let Air Canada absorb it.

**Senator Spivak:** That is not the most logical plan.

**Senator Finestone:** It may not be the most logical, but it is the one I came up with.

You talk about the fact that your whole mechanism of operation has co-chairing and interlining and functions as a provider from the regions into the central hubs. How do you work with — or do you work with — First Air or Pacific Coastal? Do you see their role fitting into your role?

**Mr. Randell:** We certainly work with First Air. First Air has a long-standing commercial arrangement with Air Canada. When the integration occurred, obviously, Air NorTerra and First Air became competitors. We are working to respect the arrangements that exist with both carriers, but certainly we are working very closely with First Air. We are working to put the AC code on their services from Ottawa to Iqaluit, for instance. We generally have a very good relationship with First Air. It has been ongoing for a number of years.

Pacific Coastal had an arrangement with Canadian Airlines. We entered into discussions when we went through the whole rationalization with regard to the role that they would play going forward. Again, it goes back to the comments and the questions that Madam Chair made at the beginning with regard to whether you are a competitor or a partner. We offered and wanted to be a

**Le sénateur Forrestall:** Je craignais qu'il y ait 1 100 chômeurs, mais je me trompais.

**La présidente:** Si j'ai bien compris, sénateur Forrestall, s'il n'y a pas d'acheteur, Air Canada conservera cette compagnie.

**Le sénateur Forrestall:** Je faisais une fixation sur cette préoccupation, tout comme le sénateur Perrault. Nous avons tous été contactés à ce sujet.

**Le sénateur Kirby:** Puis-je clarifier les choses pour mettre un terme à cette confusion?

Canadien Régional s'en tire bien précisément pour la raison qu'a expliquée M. Randell. Du point de vue commercial, elle est exploitée séparément, mais, en ce qui concerne ses vols, elle est traitée comme si elle faisait partie de la famille d'Air Canada pour ce qui est de la collaboration entre les différentes compagnies et du partage des indicatifs. Si Canadien Régional est achetée par un tiers, alors, en fait, il n'y a aucune raison qu'Air Canada continue à lui permettre de collaborer avec les autres compagnies et de partager les indicatifs. En fait, elle deviendrait, en somme, une compagnie orpheline. Pourquoi des gens prendraient-ils un avion de Canadien régional à Sudbury?

C'est une situation bizarre. Le risque est qu'elle soit achetée. Normalement, le risque est que quelque chose ne soit pas acheté. En l'occurrence, le risque est qu'elle soit achetée et devienne ensuite une orpheline et ne puisse manifestement pas survivre.

**Le sénateur Finestone:** C'est pourquoi, madame la présidente, j'ai lancé toute cette discussion en disant qu'à mon avis, nous devrions recommander fermement une révision des opinions exprimées par le Bureau de la concurrence en soulignant que nous ne sommes pas d'accord avec lui. Ne touchons pas à cette compagnie et laissons Air Canada l'absorber.

**Le sénateur Spivak:** Ce n'est pas le plan le plus logique.

**Le sénateur Finestone:** Ce n'est peut-être pas le plus logique, mais c'est celui que j'ai trouvé.

Vous parlez du fait que tout votre mécanisme fonctionne sur la base du partage des indicatifs et de la collaboration entre les compagnies et assure le transport des passagers des régions vers les plaques tournantes. De quelle façon collaborez-vous avec First Air ou Pacific Coastal, ou collaborez-vous en fait avec elles? À votre avis, leur rôle est-il compatible avec le vôtre?

**M. Randell:** Nous collaborons certainement avec First Air. First Air a depuis longtemps une entente commerciale avec Air Canada. Bien entendu, quand l'intégration a eu lieu, Air NorTerra et First Air sont devenues concurrentes. Nous nous efforçons de respecter les ententes qui existent avec ces deux transporteurs, mais nous coopérons certainement très étroitement avec First Air. Nous nous employons, par exemple, à donner le code AC à leur liaison Ottawa-Iqaluit. Nous avons de façon générale de très bons rapports avec First Air depuis bon nombre d'années.

Pacific Coastal avait une entente avec Canadien. Quand nous avons procédé à toute cette rationalisation, nous avons entamé des discussions au sujet du rôle que cette compagnie jouerait à l'avenir. Là encore, cela nous ramène aux commentaires et aux questions de madame la présidente au début de la réunion concernant le fait de savoir si on est un concurrent ou un

full partner with Pacific Coastal and entered into discussions with regard to them providing services on a number of routes that we do not serve. However, they chose to decline that offer. An arrangement was made. The agreement was terminated, but we continue to be open to a relationship with Pacific Coastal.

**Senator Finestone:** First Air officials came before the committee. They had some serious concerns about the relationship and the mechanism of working with Air Canada and you. You are talking about being a good Canadian citizen, employer and service operator. I am not particularly keen for you to jeopardize First Air, which is the one I know — or Pacific Coastal — nor do I want you to bring in competition that could be perceived as unfair.

Were you aware of their presentation to this committee?

**Mr. Randell:** Yes, I was.

**Senator Finestone:** Are you going to address the issues they raised?

**Mr. Randell:** We are working to address those issues. Those issues were not of our making. Those were a result of a relationship that had existed previously between Canadian Airlines and Air NorTerra, and by virtue of the consolidation of Air Canada and Canadian Airlines, that relationship has been inherited.

**Senator Finestone:** Will it be an impediment to your being able to function profitably?

**Mr. Randell:** I do not think so. I am optimistic that we can work that through with these companies.

**Senator Finestone:** You should not be perceived as predators. That is important.

**Mr. Randell:** We have not done anything, to my knowledge, which could in any way be taken as a predatory action with regard to First Air. We do not operate on any of their routes. We have not introduced services on any of their routes. There were carriers affiliated with Canadian Airlines previously that were competitors with First Air, Calm Air and Air NorTerra. We have done nothing to encourage carriers to be in any way predatory or to unfairly present themselves in competition with First Air.

**Senator Finestone:** In regard to Pacific Coastal, where you had a written contract that was terminated three or six months prior to the due date, do you not think that was an unfair business practice?

**Mr. Randell:** I am not involved in those discussions with regard to Pacific Coastal and that particular contract. However, in a number of cases, AirBC actually operated on a number of these routes and we attempted to rationalize the entire arrangement with Pacific Coastal as best we could. A financial settlement was negotiated and talked about with Pacific Coastal. Unfortunately, it took longer than anticipated.

partenaire. Nous souhaitons que Pacific Coastal soit un partenaire à part entière; nous le lui avons proposé et nous avons entamé des discussions concernant la possibilité que cette compagnie assure certains vols que nous n'exploitons pas. Toutefois, elle a choisi de rejeter cette offre. Une entente a été conclue. L'accord a été résilié, mais nous continuons à être prêts à avoir certains rapports avec Pacific Coastal.

**Le sénateur Finestone:** Les représentants de First Air ont comparu devant le comité. Ils avaient de vives préoccupations à propos de leurs rapports avec Air Canada et vous et des modalités de collaboration. Vous parlez de bien vous comporter en tant que citoyen canadien, qu'employeur et qu'exploitant de service. Je n'ai pas particulièrement envie que vous mettiez en danger First Air, la compagnie que je connais — ou Pacific Coastal —, et je ne veux pas non plus que vous instauriez une concurrence qui pourrait paraître inéquitable.

Étiez-vous au courant de leur exposé devant notre comité?

**M. Randell:** Oui.

**Le sénateur Finestone:** Allez-vous aborder les problèmes qu'ils ont soulevés?

**M. Randell:** Nous nous efforçons d'aborder ces problèmes. Ils ne sont pas de notre fait. Ils étaient la conséquence des rapports qui existaient antérieurement entre Canadian Airlines et Air NorTerra et, du fait de la fusion entre Air Canada et Canadien, ces rapports ont été maintenus.

**Le sénateur Finestone:** Cela vous empêchera-t-il de pouvoir réaliser un profit?

**M. Randell:** Je ne le pense pas. J'ai l'impression que nous pourrions régler cela avec ces compagnies.

**Le sénateur Finestone:** Il ne faudrait pas que vous donniez l'impression d'abuser de la situation. C'est important.

**M. Randell:** À ma connaissance, nous n'avons rien fait qu'on puisse considérer de quelque façon que ce soit comme un comportement abusif à l'égard de First Air. Nous ne desservons aucune de ces liaisons. Nous n'avons introduit aucun service sur aucune de ces liaisons. Il y avait des transporteurs affiliés auparavant avec Canadian Airlines qui faisaient concurrence à First Air, Calm Air et Air NorTerra. Nous n'avons rien fait pour encourager les transporteurs à adopter de quelque façon que ce soit un comportement abusif ou à faire concurrence de façon inéquitable à First Air.

**Le sénateur Finestone:** Pour ce qui est de Pacific Coastal, avec qui vous aviez un contrat écrit qui a été résilié trois ou six mois avant la date d'échéance, ne pensez-vous pas que c'était une pratique commerciale inéquitable?

**M. Randell:** Je ne participe pas aux discussions concernant Pacific Coastal et ce contrat-là. Toutefois, dans plusieurs cas, AirBC desservait en fait plusieurs de ces liaisons, et nous avons essayé de rationaliser du mieux possible toute l'entente conclue avec Pacific Coastal. Un règlement financier a été négocié et discuté avec Pacific Coastal. Malheureusement, cela a pris plus longtemps que prévu.



**Senator Kirby:** I happen to agree that one of the very bad side effects of the municipalization of the smaller airports across the country has been a terrific increase in the cost of landing fees, among other things.

Clearly, that works to the detriment of people living in smaller centres. In the next month or so, I would like someone to prepare a chart which tells us what the increased cost per passenger has been in a sample of the smaller airports across the country, because the committee may wish to look at it, come the fall.

It seems to me that, given the broad federal government public policy with respect to equalization and other things, it would be useful to know whether my perception is right or wrong on that. I am almost certain it is right. I know the numbers at some of the places, but if someone could produce a chart, it would be useful.

**Mr. Randell:** We can certainly provide that.

**Senator Kirby:** On page 7 of your statement, you listed a number of things that make it difficult for you to do a merger in the most efficient way possible. The last four bullet points all relate to things that public policy has nothing to do with, like labour agreements and so on.

Your first point talks about regulatory issues, which prevent you from intermingling crews and so on. It would be useful to know if there are other regulatory issues that are causing inefficiencies in the system? The bottom group we can do nothing about, but I am trying to understand if there are cases where public policy, regulatory or otherwise, is causing you to be more inefficient and, therefore, to charge higher prices than you otherwise would. I assume that this is what you are alluding to in that first bullet point.

**Mr. Randell:** These regulatory issues relate more to training, procedures and safety, which are absolutely necessary. Thus, they are not easily addressed until you are able to get people and airplanes in the right place and to integrate your operations under one operating certificate.

**Senator Kirby:** To that extent, they are in a different category and they should not even be on the list because the others are things that clearly are labour management, like collective agreements and different union representation. Are you not suggesting that we change the first group? You are saying that when you can do the bottom four you will be able to solve the first ones.

**Mr. Randell:** I am trying to point out that they are related. I acknowledge that there is a complexity to this.

**Senator Kirby:** You are hearing concerns about pricing because there are a number of markets where you are the only supplier. There is no comparative price for anybody to know whether your prices are high or low.

**Le sénateur Kirby:** Il se trouve que je suis d'accord pour dire qu'une des retombées très mauvaises de la municipalisation des petits aéroports dans l'ensemble du pays a été une augmentation effrayante du coût des droits d'atterrissage, entre autres choses.

Il est clair que cela porte préjudice aux gens qui vivent dans les petits centres. D'ici à peu près un mois, j'aimerais que quelqu'un prépare un tableau nous indiquant quelle a été l'augmentation des coûts par passager dans un échantillonnage de petits aéroports de l'ensemble du pays, parce que le comité pourrait vouloir examiner cela l'automne prochain.

Il me semble qu'étant donné la politique générale du gouvernement fédéral en ce qui concerne la péréquation et d'autres choses, il serait utile de savoir si mon impression à cet égard est juste ou fausse. Je suis presque certain qu'elle est juste. Je connais les chiffres à certains endroits, mais si quelqu'un pouvait préparer un tableau, ce serait utile.

**M. Randell:** Nous pouvons certainement le faire.

**Le sénateur Kirby:** À la page 7 de votre déclaration, vous énumérez plusieurs choses à cause desquelles il vous est difficile de réaliser une fusion de la façon la plus efficace possible. Les quatre derniers points indiqués concernent tous des choses qui n'ont rien à voir avec la politique gouvernementale, comme les conventions collectives, et cetera.

Vous parlez en premier lieu des questions de réglementation, qui vous empêchent de mélanger les équipages, et cetera. Il serait utile de savoir s'il y a d'autres problèmes liés au règlement qui empêchent le système de fonctionner efficacement. Nous ne pouvons rien faire à propos des derniers points, mais j'essaie de comprendre s'il y a des cas où la politique gouvernementale, en matière de réglementation ou d'autre chose, vous empêche d'être plus efficaces et vous force donc à faire payer des prix plus élevés que vous ne le feriez autrement. Je suppose que c'est ce à quoi vous faites allusion dans le premier point figurant sur cette liste.

**M. Randell:** Ces questions de réglementation concernent davantage la formation, les procédures et la sécurité, choses qui sont absolument nécessaires. Il n'est donc pas facile d'y remédier tant qu'on ne peut pas amener les gens et les avions au bon endroit et intégrer toutes les activités dans le cadre d'un seul certificat d'exploitation.

**Le sénateur Kirby:** De ce point de vue, ces choses appartiennent à une catégorie différente et ne devraient même pas figurer sur cette liste, parce que les autres concernent manifestement la gestion des relations de travail, comme les conventions collectives et la représentation par des syndicats différents. N'êtes-vous pas d'avis que nous devrions modifier le premier groupe? Vous dites que, quand vous pourrez régler les quatre derniers points, vous serez en mesure de résoudre les premiers.

**M. Randell:** J'essaie de signaler qu'ils sont reliés. Je reconnais que c'est assez complexe.

**Le sénateur Kirby:** Vous entendez des gens exprimer des préoccupations au sujet des tarifs parce qu'il y a plusieurs marchés où vous êtes le seul fournisseur. Il n'y a aucun prix comparatif permettant à qui que ce soit de savoir si vos prix sont élevés ou bas.

You are absolutely correct in saying that it is not fair to take a charter price and compare it with yours. However, on the other hand, what option has the poor consumer got?

Now that you are the only supplier to a whole variety of markets, it seems to me it behoves you to think of creative ways of establishing benchmarks. I do not know whether it is by looking at what it costs to fly a similar 150-mile flight to some point in the United States, or whatever, but the danger of being a monopolist is that all consumers will always assume that your prices are too high because you have no benchmark.

To the extent that you do not solve that problem of figuring out what a benchmark is, you will inevitably invite complaints to the Competition Bureau, to the ombudsman, and to a variety of people.

My dilemma is that I do not know if your prices are too high or not, because I do not know what is reasonable. It would behove you to spend a fair bit of effort in trying to come up with a reasonable benchmark on that, otherwise the problem will become much worse before it gets better.

**Mr. Randell:** As a matter of fact, in certain markets right now we are actually placing some advertising with regard to the airfare practice, so we are doing that. In these markets, as well, in terms of some of these routes, we are prepared to — and do — sit down with these communities and share the margins. And the margins in our business are not high. There are some challenges, especially on the regional side.

**The Chairman:** I would refer you to the ATAC position and the rising costs of airports, on pages 14 and 15 of their presentation.

**Senator Spivak:** The rail roads have solved this problem through some formula of captive shippers. I do not see why the same sort of thing could not apply here.

**Senator Kirby:** I agree. It seems to me that it behoves them to develop that system. You are right. The railroads all across North America have developed exactly the kind of benchmark you are talking about.

**Senator Spivak:** On page 5 you refer to your new services. What are the planes? Are you flying different planes? Are most of them propellers, most of them jets? What are you flying in those areas? That is of concern to people when they are flying.

**Mr. Randell:** It is a combination in some cases.

**Senator Spivak:** Are they old planes, a new fleet? What do they look like, what is the profile?

**Mr. Randell:** It is the existing fleet of Canadian built Bombardier Dash 8 aircraft. Generally, those airplanes are about 10 to 12 years old. The British Aerospace 146s are approximately 10 years old, which in the air business is not old.

Vous avez tout à fait raison de dire qu'il n'est pas juste de prendre un prix de vol nolisé et de le comparer avec le vôtre. Toutefois, d'autre part, quelle option le pauvre consommateur a-t-il?

Maintenant que vous êtes le seul fournisseur sur toute une gamme de marchés, il me semble qu'il vous incombe d'imaginer des façons créatives de mettre en place des références. Je ne sais pas si ce serait en examinant combien coûte un vol analogue de 150 miles vers une ville des États-Unis, ou je ne sais quoi, mais le danger quand vous détenez un monopole est que tous les consommateurs vont toujours supposer que vos prix sont trop élevés parce que vous n'avez aucune référence.

Tant que vous ne réglerez pas ce problème de la référence à utiliser, vous ouvrirez inévitablement la porte à des plaintes auprès du Bureau de la concurrence, de l'ombudsman et de diverses personnes.

Mon dilemme est que je ne sais pas si vos prix sont trop élevés ou non, parce que je ne sais pas ce qui est raisonnable. Vous devriez consacrer pas mal d'efforts à essayer de trouver une référence raisonnable à ce sujet, sinon le problème deviendra beaucoup plus grave avant de pouvoir s'améliorer.

**M. Randell:** En fait, à l'heure actuelle, dans certains marchés, nous faisons de la publicité au sujet des modes de tarification, nous faisons donc ce que vous dites. Dans ces marchés, pour certaines de ces liaisons, nous sommes aussi prêts — nous le faisons — à discuter avec les gens des villes concernées et à leur indiquer nos marges bénéficiaires. Et, dans notre secteur d'activité, ces marges ne sont pas élevées. Il y a certaines difficultés, en particulier du côté régional.

**La présidente:** Je vous renverrai à la position de l'ATAC et à l'augmentation des frais imposés par les aéroports, aux pages 14 et 15 du mémoire de cette association.

**Le sénateur Spivak:** Les compagnies ferroviaires ont réglé ce problème au moyen d'une formule concernant les expéditeurs captifs. Je ne vois pas pourquoi la même sorte de chose ne pourrait pas s'appliquer ici.

**Le sénateur Kirby:** Je suis d'accord. Il me semble qu'il incombe aux compagnies aériennes de mettre au point ce système. Vous avez raison. Dans toute l'Amérique du Nord, les compagnies ferroviaires ont établi exactement le type de références dont vous parlez.

**Le sénateur Spivak:** À la page 5, vous parlez de vos nouveaux services. Quels sont ces avions? Utilisez-vous des avions différents? La plupart sont-ils des avions à hélices ou des jets? Qu'utilisez-vous dans ces secteurs? Cela intéresse les gens quand ils prennent l'avion.

**M. Randell:** Il y en a des deux sortes dans certains cas.

**Le sénateur Spivak:** Est-ce que ce sont de vieux avions, une nouvelle flotte? À quoi ressemblent-ils, quel est leur profil?

**M. Randell:** C'est la flotte existante de Dash-8 construits au Canada par Bombardier. En général, ces avions ont à peu près 10 ou 12 ans. Les British Aerospace 146 ont approximativement 10 ans, ce qui n'est pas vieux dans le monde des transports aériens.



**Senator Spivak:** Are they primarily jet aircraft?

**Mr. Randell:** Turbo props and jets. From Montreal to St. John's, and Montreal to Charlottetown, those are jet flights. It is a jet flight from Toronto to Detroit, whereas it is a turbo prop flight from Quebec to Charlo and Miramichi.

**Senator Spivak:** Do they seat 50 passengers?

**Mr. Randell:** The smaller one here that is operated is actually an 18-seat Beech 1900 and then we have 37-seat Dash 8s and 50-seat Dash 8s.

**Senator Callbeck:** I have a question with regard to rates. Have you been involved with the complaint process of the Canadian Transportation Agency?

**Mr. Randell:** In my experience, one complaint was lodged against Air Nova with regard to pricing in Labrador.

**Senator Callbeck:** What is your opinion of the process?

**Mr. Randell:** We found it to be very good. They examined our pricing practices and pricing levels compared to other markets. They looked at the route's history, even when there was competition, and found that there was no case. I believe that that the same finding would be made in many situations. The process was very effective, unbiased, and well done.

**Senator Callbeck:** I ask that because First Air told us that there was no defined process, no rules regarding confidentiality, and no objective position criteria.

You would not agree with that?

**Mr. Randell:** There is no question that the criteria was loose. In our business, pricing is more of an art than a science. They compared our prices to other markets where there was competition and found that we were not gouging consumers.

**Senator Finestone:** Do you give frequent flyer points?

**Mr. Randell:** Yes.

**Senator Finestone:** Are you having any problems harmonizing Canadian frequent flyer points with yours?

**Mr. Randell:** No, we are not, and we will be integrated with the Air Canada frequent flyer program at the same time, which I believe will be toward the end of this year.

**Senator Finestone:** We received a complaint with regard to respecting different frequent flyer programs from Dr. Bob Chanteloup, Associate Vice-President of the University of New Brunswick. It would be a good idea for you look to look into that.

**Mr. Randell:** I would appreciate a copy of the complaint in order to respond to it.

**The Chairman:** Than you very much, Mr. Randell. We greatly appreciate your assistance this morning.

Our next witness is Mr. Randall Williams, representing the Association of Canadian Travel Agents.

**Le sénateur Spivak:** S'agit-il principalement de jets?

**M. Randell:** Des avions à turbopropulseurs et des jets. Les liaisons Montréal-St.John's et Montréal-Charlottetown sont desservies par des jets, comme Toronto-Detroit, alors que les avions qui relient Québec à Charlo et Miramichi sont à turbopropulseurs.

**Le sénateur Spivak:** Ont-ils 50 places?

**M. Randell:** Le plus petit que nous utilisons pour cela est, en fait, un Beech 1900 de 18 places; nous avons aussi des Dash-8 de 37 et 50 places.

**Le sénateur Callbeck:** J'ai une question au sujet des tarifs. Avez-vous été associé aux plaintes étudiées par l'Office des transports du Canada?

**M. Randell:** À ma connaissance, une plainte a été déposée contre Air Nova au sujet des prix qu'elle pratique au Labrador.

**Le sénateur Callbeck:** Que pensez-vous de la procédure suivie?

**M. Randell:** Nous avons trouvé qu'elle était très bonne. L'office a examiné nos pratiques par rapport à d'autres marchés. Il a examiné l'historique de cette liaison, même quand il y avait une concurrence, et a constaté que la plainte n'était pas fondée. Je crois que la conclusion serait la même dans de nombreux cas. La procédure était très efficace, objective et a été bien appliquée.

**Le sénateur Callbeck:** Je pose cette question parce que First Air nous a dit qu'il n'y avait pas de procédure établie, aucune règle concernant la confidentialité et aucun critère objectif.

Vous ne seriez pas d'accord avec cela?

**M. Randell:** Il ne fait aucun doute que les critères n'étaient pas très stricts. Dans notre secteur, la tarification est plus un art qu'une science. L'Office a comparé nos prix à d'autres marchés où il y avait une concurrence, et elle a constaté que nous ne grugions pas les consommateurs.

**Le sénateur Finestone:** Donnez-vous des points aux grands voyageurs?

**M. Randell:** Oui.

**Le sénateur Finestone:** Avez-vous des problèmes pour harmoniser les points de Canadien avec les vôtres?

**M. Randell:** Non, et nous serons intégrés en même temps dans le programme de grands voyageurs d'Air Canada, ce qui, je crois, se fera vers la fin de cette année.

**Le sénateur Finestone:** Nous avons reçu une plainte au sujet des différents programmes de grands voyageurs de M. Bob Chanteloup, le vice-président adjoint de l'Université du Nouveau-Brunswick. Il serait bon que vous l'examiniez.

**M. Randell:** Je serais heureux de recevoir un exemplaire de cette plainte pour pouvoir vous faire part de ma réaction.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Randell. Nous vous sommes très reconnaissants de l'aide que vous nous avez donnée ce matin.

Notre témoin suivant est M. Randall Williams, qui représente l'Association canadienne des agents de voyage.

Mr. Williams, welcome to the committee. Please proceed with your presentation.

**Mr. Randall Williams, President, Association of Canadian Travel Agents:** Madam Chairman, members of the committee, on behalf of the Association of Canadian Travel Agents I wish to thank you for giving us the opportunity to comment on the government's proposed airline legislation.

Our association has taken note of the provisions to which the government has agreed in order to protect the domestic air traveller in what is largely a monopolistic industry. By our reckoning, there are at least five provisions.

The first is that a complaints commissioner will be appointed as a member of the board of the Canadian Transportation Agency. That individual, whose duties will be similar to those of an ombudsman, will have to report semi-annually to Parliament through the minister.

The second is that the House of Commons transport committee has requested that it be provided with information on airline pricing on capacity six months after the legislation comes into effect.

The third is that an independent observer will be appointed to monitor the effects of airline restructuring on all stakeholders. This individual will be appointed for a two-year period with an optional one-year extension.

The fourth is that the Competition Bureau will be monitoring the airline for the next three years to ensure that all of its undertakings are being respected.

The fifth is that section 78 of the Competition Act has been amended to include the denial of access on reasonable commercial terms to facilities or services that are essential to providing a competitive air service. Also included is the refusal to supply such facilities or services on such terms. The Governor in Council will be able, by regulation, to specify what further acts or services should be included in this list of anti-competitive acts.

Amidst all these provisions, it is not clear to us where travel agents fit. We are concerned that we may fall between two of the outlined provisions. On the one hand, individual consumers can turn to the Complaints Commissioner and, on the other, airlines can turn to the Competition Commissioner. Who can travel agents in Canada turn to?

To be clear, our association is pleased that the legislation already incorporates a right for travel agencies to negotiate collectively with an airline on the commissions to be paid on ticket sales. Moreover, it is our opinion that this right, if undermined in any way, could be taken to the Complaints Commissioner, who will have the authority to deal with more than passenger issues. The commissioner will be able to examine systematic problems and to provide mediation.

Monsieur Williams, bienvenue au comité. Veuillez commencer votre exposé.

**M. Randall Williams, président, Association canadienne des agents de voyage:** Madame la présidente, membres du comité, au nom de l'Association canadienne des agents de voyage, je tiens à vous remercier de nous donner l'occasion de commenter le projet de loi sur les compagnies aériennes présenté par le gouvernement.

Notre association a pris note des dispositions que le gouvernement a entérinées pour protéger les usagers des transports aériens nationaux dans une industrie qui est, dans une large mesure, monopolistique. Nous estimons qu'il s'agit d'au moins cinq dispositions.

La première est la nomination d'un commissaire aux plaintes qui sera membre du conseil d'administration de l'Office des transports du Canada. Cette personne, dont les fonctions seront semblables à celles de l'ombudsman, devra présenter un rapport semestriel au Parlement par l'entremise du ministre.

La deuxième est que le comité des transports de la Chambre des communes a demandé à recevoir des renseignements au sujet des tarifs et de la capacité des compagnies aériennes six mois après l'entrée en vigueur de la loi.

La troisième est la nomination d'un observateur indépendant pour déterminer les effets de la restructuration des compagnies aériennes sur toutes les parties concernées. Cette personne sera nommée pour deux ans, et son mandat pourra être prolongé d'un an.

La quatrième est que le Bureau de la concurrence suivra les activités de la compagnie aérienne pendant les trois prochaines années pour s'assurer qu'elle respecte tous ses engagements.

La cinquième est que l'article 78 de la Loi sur la concurrence a été modifié pour inclure le refus de donner accès, dans des conditions commerciales raisonnables, à des installations ou services essentiels pour fournir un service aérien concurrentiel. La modification inclut aussi le refus de fournir de telles installations ou de tels services à de telles conditions. Le gouverneur en conseil pourra spécifier, par règlement, quelles autres activités ou services devraient être inclus dans cette liste d'activités anticoncurrentielles.

Nous ne savons pas très bien quelle est la place des agents de voyage au milieu de toutes ces dispositions. Nous craignons de ne pas pouvoir nous prévaloir de deux de ces dispositions. D'un côté, les consommateurs peuvent s'adresser au commissaire aux plaintes, et de l'autre, les compagnies aériennes peuvent s'adresser au commissaire de la concurrence. À qui peuvent s'adresser les agents de voyage?

Soyons clairs; notre association est heureuse que le projet de loi accorde déjà aux agences de voyage le droit de négocier collectivement avec une compagnie aérienne au sujet des commissions dues sur les ventes de billet. De plus, à notre avis, si l'application de ce droit était menacée de quelque façon que ce soit, nous pourrions en référer au commissaire aux plaintes, qui sera habilité à s'occuper de questions autres que celles concernant seulement les passagers. Il pourra examiner les problèmes



Finally, we believe that the failure to negotiate reasonable commissions with travel agents by Air Canada could also be taken up under section 78 of the Competition Act. I have seen the draft regulations and I will comment on them later. I believe that they are deficient in subsection (k). For the sake of greater certainty, we would like to have the right of travel agencies to negotiate collectively rounded out by the addition of a few words.

We already find in Bill C-26 the recognition by government of the growing inequity in the airline industry. Travel agents have seen commissions on ticket sales cut by 35 to 45 per cent in the last while. What chance do 5,000 small to medium-sized independent travel agencies in Canada have of getting fair market value for the services we provide against one dominant national carrier?

I know that members need not be reminded that one of the four purposes of the Competition Act is to ensure that small and medium-sized enterprises have an equitable opportunity to participate in the Canadian economy. As a result, in order to introduce some fairness into the process, the government has decided to exempt travel agents from the Competition Act. Section 4 of the act will be amended to exempt us from sections 45 and 61. We will, therefore, be allowed to come together for the purposes of collectively negotiating commissions with an airline that has at least 60 per cent of the domestic market.

To ensure the principle of effective collective bargaining, it is critical that this committee consider adding further words to the amendment. Essentially, we are requesting that an arbitration process be laid out in the event that we and the carrier are unable to arrive at a fair resolution.

I have appended to our brief our proposed amendment for the committee's consideration. This amendment would carry out the government's intent. In willing an end, the government should be prepared to will the means.

There are two other related points that we would like to bring to your attention today. One has to do with service fees. In the wake of the airline commission caps and cuts, agencies have begun to charge their customers a service fee for booking tickets. This is for the added value the travel agency provides the travel consumer in making their buying decision. Travel agents are comfortable and confident that these service fees represent excellent value to their clients. The fee currently ranges anywhere from \$5 to \$40. In order to facilitate acceptance of service fees in the marketplace, our association would like to see a box designed for that purpose on all airline tickets. Such a small measure would make seamless the process of all charges to consumer. Actually charging the fee would remain voluntary.

concernant le fonctionnement du système et jouer le rôle de médiateur.

Enfin, nous sommes d'avis que l'article 78 de la Loi sur la concurrence prévoit également un recours si Air Canada ne négocie pas des commissions raisonnables avec les agents de voyage. J'ai vu le projet de règlement, et je ferai des commentaires à ce sujet tout à l'heure. Je crois que l'alinéa k) est insuffisant. Pour que les choses soient plus claires, nous aimerions qu'on ajoute quelques mots pour mieux préciser le droit des agences de voyage à négocier collectivement.

Nous constatons déjà que, dans le projet de loi C-26, le gouvernement reconnaît l'inéquité croissante qui existe dans l'industrie des transports aériens. Les commissions que touchent les agents de voyage sur les ventes de billet ont été réduites de 35 à 45 p. 100 ces derniers temps. Quelles possibilités les 5 000 agences de voyage indépendantes de taille petite ou moyenne du Canada ont-elles d'obtenir une juste valeur marchande pour les services que nous fournissons face à un transporteur national dominant?

Je sais qu'il n'est pas nécessaire de rappeler aux membres du comité qu'un des quatre objectifs de la Loi sur la concurrence est de faire en sorte que les petites et moyennes entreprises puissent participer de façon équitable à l'économie du Canada. Par conséquent, pour que les choses se passent de façon plus juste, le gouvernement a décidé d'exempter les agents de voyage de l'application des dispositions de la Loi sur la concurrence. L'article 4 de la Loi sera modifié pour nous exempter de l'application des articles 45 et 61. Nous serons donc autorisés à nous regrouper pour négocier collectivement des commissions avec une compagnie aérienne qui détient au moins 60 p. 100 du marché national.

Pour assurer l'efficacité de la négociation collective, il est essentiel que votre comité envisage d'ajouter quelques mots à cet amendement. Nous demandons fondamentalement qu'une procédure d'arbitrage soit prévue dans le cas où nous n'arriverions pas à nous entendre sur un règlement équitable avec le transporteur.

J'ai joint à notre mémoire notre proposition d'amendement pour que le comité puisse l'étudier. Cet amendement refléterait l'intention du gouvernement. Si le gouvernement veut une certaine fin, il devra être prêt à vouloir certains moyens.

Il y a deux autres points connexes que nous aimerions porter à votre attention aujourd'hui. L'un d'entre eux concerne les frais de service. Suite au plafonnement et à la réduction des commissions versées par la compagnie aérienne, les agences ont commencé à faire payer à leurs clients des frais de service pour la réservation des billets. Cela correspond à la valeur ajoutée que fournit l'agence de voyage en aidant le consommateur à choisir ce qu'il achète. Les agents de voyage n'ont aucune gêne à dire qu'ils sont convaincus que ces frais de service représentent une dépense très avantageuse pour leurs clients. Ces frais varient actuellement entre 5 et 40 \$. Pour faciliter leur acceptation sur le marché, notre association aimerait qu'une case soit ajoutée à cette fin sur tous les billets des compagnies aériennes. Une telle petite mesure permettrait de faire payer directement au consommateur tous les

Attached to my brief is a sample illustrating how this box could be fitted into the present ticket, and I have highlighted a sample of where it could be located. Airlines will say that it is too difficult to add this box or that there are liability issues with this, but our research shows that that is not the case. When airport improvement fees were introduced in Canada, the airlines were quick to accommodate them on the tickets, and they are a third-party charge. Airlines will say that the AIF, or airport improvement fee, is related to the ticket purchase, but we feel that the distribution costs to consumers are just as relevant as capital costs of maintaining airports.

Our final point stems from our concern that Air Canada may link compensation to travel agents for domestic air travel to their performance of booking international travel with Air Canada. Although this helps to strengthen Air Canada's competitive position in the international arena, it also may serve to drive competition in international routes out of Canada in the near future, leaving Air Canada even more dominant than it currently is. In his October 1999 letter to the Minister of Transport, the Commissioner of Competition estimated that Canadian carriers account for 52 per cent of the scheduled capacity on routes to Europe and 55 per cent of the capacity to Asia. This is Air Canada's position today.

Foreseeing that one carrier might occupy a dominant position in the Canadian international market, and knowing that it has joined an alliance where partners fly the same international routes, the commissioner went on to recommend that airlines should consider domestic and transport or international sales separately so that no incentive is created to favour domestic bookings on the dominant carriers because of volumes incentives in transport or international markets. The dominant carrier should implement new agreements with travel agents that reflect the above conditions within six months of any restructuring. We agree with that, Madam Chairman, and we are prepared to do our part to ensure the success of the air travel industry while giving the best possible deal to the travelling consumer.

I would be pleased to answer questions that you may have at this time.

**The Chairman:** Mr. Williams, more people are buying tickets via the Internet. Considering the technological changes that are happening, what do you think the future holds for your industry? Are adjustments already being made?

**Mr. Williams:** Many adjustments are being made. We see the future for the travel agency in Canada worldwide as being very strong. The advances in technology actually allow travel agencies to get closer to their customer, to serve their customer better, to understand the needs of the customer better, and also to provide better service to their clients. Travel agencies are using

frais qu'il doit acquitter. En fait, le prélèvement de ces frais resterait facultatif.

Un exemple montrant comment cette case pourrait être ajoutée au billet actuel est joint à mon mémoire, et j'ai signalé où cette case pourrait être placée. Les compagnies aériennes diront qu'il est trop difficile d'ajouter cette case ou que cela soulève des problèmes de responsabilité civile, mais nos recherches montrent que ce n'est pas le cas. Lorsque les frais d'amélioration des aéroports ont été introduits au Canada, des compagnies aériennes les ont rapidement inclus sur les billets, et c'est une redevance prélevée par un tiers. Elles diront que ces frais sont liés à l'achat du billet, mais, à notre avis, les frais de distribution auprès des clients sont tout aussi justifiés que le coût des investissements réalisés pour l'entretien des aéroports.

Notre dernier point découle de notre crainte qu'Air Canada ne fasse dépendre la rémunération versée aux agents de voyage pour les vols intérieurs du nombre de billets internationaux d'Air Canada qu'ils vendront. Même si cela aide à renforcer la position concurrentielle d'Air Canada sur la scène internationale, cela peut aussi servir à supprimer d'ici peu la concurrence sur les vols internationaux au départ du Canada, ce qui accroîtrait encore la domination d'Air Canada. Dans sa lettre d'octobre 1999 au ministre des Transports, le commissaire de la concurrence estimait que les transporteurs canadiens représentent 52 p. 100 de la capacité offerte sur les lignes régulières à destination de l'Europe et 55 p. 100 pour l'Asie. C'est la situation dans laquelle se trouve actuellement Air Canada.

Prévoyant qu'un transporteur pourrait occuper une position dominante sur le marché international canadien et sachant qu'il a adhéré à une alliance au sein de laquelle plusieurs partenaires assurent les mêmes liaisons internationales, le commissaire a aussi recommandé que les compagnies aériennes traitent séparément les ventes de vols intérieurs et de vols internationaux afin que les agences ne soient pas incitées à favoriser les réservations sur les vols intérieurs offerts par les transporteurs dominants à cause des primes offertes en fonction du nombre de billets vendus sur les marchés internationaux. Le transporteur dominant devrait conclure de nouveaux accords avec les agents de voyage conformément à ces conditions dans les six mois suivant toute restructuration. Nous sommes d'accord avec cela, madame la présidente, et nous sommes prêts à faire notre part pour assurer le succès de l'industrie des transports aériens tout en offrant le meilleur prix possible aux usagers.

Je répondrai maintenant avec plaisir aux questions que vous voudrez peut-être me poser.

**La présidente:** Monsieur Williams, il y a davantage de gens qui achètent des billets en utilisant Internet. Étant donné les changements technologiques qui se produisent actuellement, que pensez-vous que l'avenir réserve pour votre industrie? Procédez-vous déjà à des ajustements?

**M. Williams:** Nous procédons à de nombreux ajustements. À notre avis, l'avenir est très prometteur pour les agences de voyage au Canada et dans le monde entier. Les progrès de la technologie permettent, en fait, aux agences de voyage de se rapprocher de leurs clients, de mieux les servir, de mieux comprendre leurs besoins et de leur fournir un meilleur service. Elles utilisent la



technology, as are the suppliers. Many of the tickets that are booked through the Internet, even though they represent just a small portion of the tickets sold today, are being bought by travel agents for their consumers, and sometimes we forget that.

We are producing about 85 per cent of the tickets now through travel agents. This is a growing market. Travel and tourism in Canada is the fastest growing economic sector, as it is in the world. Travel and tourism is growing by 4 to 6 per cent per year worldwide. It is now the number-one industry in the world. We are distributing 80 per cent of that pie right now, and we are prepared to go to 60 or 70 per cent distribution of the pie. The pie is growing. In five years, as that pie becomes bigger, we may be distributing less of the pie, but a larger total volume.

**The Chairman:** Yesterday, representatives of three international airlines complained to us about what they called the cross-incentive programs offered by Air Canada to travel agents. Is this a practice that has been in place for a while, and do you know if other international airlines offer bonuses on domestic sales to travel agents based on their international sales?

**Mr. Williams:** You are asking about overrides or incentive payments. Right now, most airlines will offer travel agencies overrides or incentive payments based on various different means, whether it is how well they are competing in their local markets, how well they are competing in a region, or how much growth they have had over the previous year. Those kinds of incentives are used.

**The Chairman:** Do they offer bonuses on domestic sales to travel agents based on international sales? Are they linked?

**Mr. Williams:** Yes, they are linking, and part of my concern was linking international bookings with how they will provide incentives domestically.

**Senator Forrestall:** On the surface, I do not see anything wrong with the amendment. It is asking for an arbitrator. I am not sure how you will go about picking one. Beyond that, I would think the occasion to use the services of an arbitrator would be rare, unless you deliberately get into a confrontational mood, trusting the arbitrator to come down on your side. The provision which reads "shall not be questioned or reviewed in any court" uses a legal phrase. That is an absolute. I do not like absolutes in law, but beyond that I do not have too much problem with it.

I want to return to the chairman's question. We had quite clear expressions of concern from the three of them in front of us and a very vigorous denial by Mr. Milton, president of Air Canada, of any such practice as described in 1(f) of the regulations suggested by the Competition Bureau. Have you seen them, incidentally?

technologie comme le font les fournisseurs. Nombre de billets réservés sur Internet, même s'ils représentent seulement une petite proportion des billets vendus aujourd'hui, sont achetés par des agents de voyage pour leurs clients, ce qu'on oublie parfois.

Environ 85 p. 100 des billets sont actuellement vendus par des agents de voyage. C'est un marché en pleine croissance. Au Canada, les voyages et le tourisme sont le secteur économique qui a la plus forte croissance, comme dans le reste du monde. Cette croissance est de 4 à 6 p. 100 par an. C'est maintenant la première industrie dans le monde. Nous distribuons actuellement 80 p. 100 du gâteau, et nous sommes prêts à passer à 60 ou 70 p. 100. Le gâteau devient de plus en plus gros et, dans cinq ans, nous en distribuerons peut-être une proportion plus faible, mais cela représentera un volume total plus important.

**La présidente:** Hier, des représentants de trois compagnies aériennes internationales se sont plaints auprès de nous de ce qu'ils appelaient les programmes de promotion croisée qu'Air Canada offre aux agents de voyage. Cette pratique existe-t-elle depuis un certain temps et savez-vous si d'autres compagnies aériennes internationales offrent des primes aux agents de voyage pour les ventes intérieures en fonction de leurs ventes internationales?

**M. Williams:** Votre question concerne les surprimes ou les paiements incitatifs. Actuellement, la plupart des compagnies aériennes en offrent aux agences de voyage selon diverses modalités, qu'il s'agisse des résultats qu'elles obtiennent par rapport aux autres sur les marchés locaux ou au niveau de la région ou encore de l'augmentation de leurs ventes par rapport à l'année précédente. Des mesures incitatives de ce type sont utilisées.

**La présidente:** Offrent-elles des primes sur les ventes intérieures aux agents de voyage en se basant sur les ventes internationales? Y a-t-il un lien entre les deux?

**M. Williams:** Oui, cela existe, et j'étais notamment préoccupé par le lien entre les réservations internationales et les primes offertes pour les ventes de billet sur les vols intérieurs.

**Le sénateur Forrestall:** Au premier abord, je ne vois rien à redire à cet amendement. Il demande la nomination d'un arbitre. Je ne sais pas très bien comment vous le choisirez. En dehors de cela, je pense qu'on ferait rarement appel aux services d'un arbitre à moins que quelqu'un ne choisisse délibérément la confrontation en pensant que l'arbitre penchera en sa faveur. La disposition qui stipule que «l'ordonnance ne peut faire l'objet d'aucune contestation ou révision judiciaire» utilise une formulation juridique. Elle s'applique de façon absolue, ce que je n'aime pas dans le domaine juridique, mais, à part cela, je n'y trouve pas grand chose à redire.

Je veux revenir à la question de la présidente. Ces trois compagnies ont exprimé leurs préoccupations tout à fait clairement, et le président d'Air Canada, M. Milton, a nié très vigoureusement qu'il avait recours à des pratiques du type de celles que décrit l'alinéa 1f) du règlement proposé par le Bureau de la concurrence. Soit dit en passant, avez-vous vu ce projet de règlement?

**Mr. Williams:** Yes, I have a copy which was given to me this morning.

**Senator Forrestall:** I wish I had brought the brief back with me this morning. They are claiming that they are being literally forced out of business in Canada, and one of the reasons is a variation of that theme, using commission overrides or other inducements to sell the purchase of flights of the offering carrier, having the effect of eliminating or disciplining a competitor or impeding entry into or expansion of a competitor in the market.

Can you take us through that? How does this occur? Is this a private arrangement between the carrier and one who travels, for example?

**Mr. Williams:** Yes, it is a private contract or agreement. We concur with the provision in 1(f), even though it will cost our travel agents some of the incentives they have received in the past. We have supported the Department of Transport and the Competition Bureau on introducing this legislation.

This proposed regulation ties travel agencies to selling only the one carrier. Our incentives are based on maximizing 60 to 80 per cent of our sales. That means that we are blocked in our ability to sell other options to consumers. The travel agency community is moving rapidly towards becoming more conscious of being agents for the consumer rather than just representing one airline.

We would like to have a marketplace that had enough competition that we could provide consumers with two or three options on every route that they wish to take. We support this bill even though travel agencies will lose revenue. However, we see this as a positive step forward because it is anti-competitive and does block new entrants.

**Senator Forrestall:** How do we know when there is an offending private arrangement between the dominant carrier and the travel agent, or as we have seen more and more in recent years, national and international travel agencies? How do we know that they are not pushing the Air Canada ticket or the "Air Swahili" ticket?

**Mr. Williams:** Like most legislation, you do not know until someone spills the beans or complains or has evidence that this has happened. Once enacted, I am sure Air Canada will not purposely contravene that law.

**Senator Forrestall:** Are you otherwise generally happy with Bill C-26?

**Mr. Williams:** We have some concerns that a monopoly can be regulated effectively to meet the needs of consumers in Canada. We would like to see more provisions to allow for a competitive environment, whether it is consideration of reciprocal cabotage, greater foreign ownership, or a number of different things in

**M. Williams:** Oui, j'en ai un exemplaire qui m'a été remis ce matin.

**Le sénateur Forrestall:** Je regrette de ne pas avoir rapporté ce mémoire ce matin. Ces compagnies affirment qu'elles sont littéralement rejetées par la force du marché canadien et qu'il s'agit d'une variante de cette formule, qui consisterait à utiliser les commissions supplémentaires ou d'autres mesures incitatives pour encourager l'achat de billets du transporteur concerné, ce qui aurait pour effet d'éliminer un concurrent ou de limiter ses activités, ou encore de l'empêcher d'avoir accès au marché ou d'augmenter sa participation à ce marché.

Pouvez-vous nous expliquer cela? Comment cela se passe-t-il? Est-ce une entente privée entre le transporteur et le voyageur, par exemple?

**M. Williams:** Oui, c'est un contrat ou un accord privé. Nous sommes d'accord avec la disposition prévue à l'alinéa 1f), même si cela fera perdre à nos agents de voyage une partie des primes qu'ils recevaient antérieurement. Nous avons appuyé la présentation de ce projet de loi par le ministère des Transports et le Bureau de la concurrence.

Ce projet de règlement concerne l'obligation faite aux agences de voyage de vendre seulement les billets de ce transporteur. Pour que nous recevions ces primes, les ventes de ces billets doivent représenter au moins 60 à 80 p. 100 de notre chiffre d'affaires. Cela veut dire qu'il nous est impossible d'offrir d'autres options au consommateur. Les agences de voyage sont rapidement en train de prendre davantage conscience du fait qu'elles ne représentent pas seulement une compagnie aérienne, mais agissent pour le compte des consommateurs.

Nous aimerions qu'il y ait, sur le marché, suffisamment de concurrence pour que nous puissions offrir aux consommateurs deux ou trois options pour tous les vols qu'ils souhaitent emprunter. Nous appuyons ce projet de loi même s'il entraînera une réduction des recettes des agences de voyage. Toutefois, cela nous paraît positif parce que cette pratique nuit à la concurrence et empêche de nouvelles compagnies d'avoir accès au marché.

**Le sénateur Forrestall:** Comment savons-nous quand il y a une entente privée contraire au règlement entre le transporteur dominant et l'agent de voyage ou, comme nous le voyons de plus en plus souvent depuis quelques années, entre les agences de voyage nationales et internationales? Comment savons-nous que les agences ne favorisent pas la vente de billets d'Air Canada ou «Air Swahili»?

**M. Williams:** Comme pour la plupart des lois, on ne sait rien jusqu'à ce que quelqu'un vende la mèche, se plaigne ou ait la preuve que cela s'est produit. Je suis sûr qu'Air Canada ne contreviendra pas délibérément à cette loi une fois qu'elle sera entrée en vigueur.

**Le sénateur Forrestall:** Par ailleurs, êtes-vous satisfait du projet de loi C-26 de façon générale?

**M. Williams:** Nous nous demandons si on peut réglementer efficacement un monopole pour répondre aux besoins des consommateurs au Canada. Nous aimerions qu'il y ait davantage de dispositions créant des conditions favorables à la concurrence, que ce soit en envisageant le cabotage réciproque, la participation



concert with each other to allow for a more competitive regional network in Canada.

Our concern is that, when Air Canada dominates 90 to 95 per cent of the market, it will be difficult to regulate that. The legislation attempts to do that. It made a good attempt, but the proof of the pudding will be in the eating a year or two from now when we see how the marketplace evolves. We do have concerns though.

One of our concerns relates to the regulation that I alluded to in my comments. That relates to the anti-competitive acts in the draft regulations. First, there is nothing in there relating specifically to CRS although that may be covered in (h) where it refers to the network. However, as far as the Central Reservation Systems are concerned, I know some changes will occur, but we see that as part of the regulations relating to anti-competitive behaviour.

It has been noted by the airlines that agents are their distribution network. Travel agencies in Canada are their agents for sale, but we would suggest that counter people who sell tickets are as much a part of the airline industry. Travel agencies are part the distribution network and should be included in the definitions or the descriptions of what is covered. Those are the shortcomings we see in the regulations.

**Senator Forrestall:** Are you referring to services and related infrastructure?

**Mr. Williams:** Number 1 is very specific and number 2 is more macro.

**Senator Callbeck:** I know that travel agents have lost a great deal of money over the past while. You indicate that your commissions have been cut by 35 to 45 per cent. Did the airlines decide they were going to reduce the commission? Was it through incentives they cut that out? Could you give me the particulars of this?

**Mr. Williams:** It started in 1995, when they started cutting and to capping the amount of commissions to be paid on certain flights, both domestic and international. Air Canada or Canadian at that time would say they were just responding to global economic competitive forces. That is fine. Some of the cuts over the last five years have been initiated by United, some by British Airways, some by various airlines and they all quickly follow suit.

Today, travel agents receive 5 per cent commission, capped at \$60 domestically for the service that we provide. That used to be 10 per cent commission with no cap. That is a significant cut. The 35 to 45 per cent cut that I referred to was the latest one that happened in October of 1999.

The airlines unilaterally made that decision, which is unfortunate. Certainly, where an airline has a monopoly that exacerbates our situation here in Canada. I always refer to the Microsoft example where Microsoft could abuse its distribution

accrue d'intérêts étrangers ou la combinaison de diverses choses permettant d'avoir un réseau régional plus concurrentiel au Canada.

Notre crainte est que, quand Air Canada dominera de 90 à 95 p. 100 du marché, ce sera difficile à réglementer. Le projet de loi essaie de le faire. C'est une bonne tentative, mais sa réussite ne pourra être évaluée que dans un an ou deux quand nous verrons comment le marché évolue. Nous avons toutefois des craintes.

Une de nos craintes concerne le règlement auquel j'ai fait allusion dans mes commentaires. Il s'agit de la disposition du projet de règlement concernant les agissements anticoncurrentiels. Premièrement, rien ne concerne spécifiquement les SIR, même s'ils sont peut-être couverts à l'alinéa h), où il est question du réseau. Toutefois, en ce qui concerne ces systèmes centralisés de réservation, je sais que des changements se produiront, mais nous considérons que cela fait partie du règlement concernant les agissements anticoncurrentiels.

Les compagnies aériennes ont noté que les agents constituent leur réseau de distribution. Les agences de voyage sont leurs agents pour les ventes au Canada, mais, à notre avis, les préposés à la vente des billets font tout autant partie de l'industrie du transport aérien. Les agences de voyage font partie du réseau de distribution et devraient être incluses dans les définitions ou les descriptions de ce qui est couvert. Voilà quels sont, selon nous, les défauts du règlement.

**Le sénateur Forrestall:** Faites-vous référence aux services et à l'infrastructure connexe?

**M. Williams:** Le numéro un est très spécifique, et le numéro deux a une portée plus générale.

**Le sénateur Callbeck:** Je sais que les agents de voyage ont perdu beaucoup d'argent ces derniers temps. Vous indiquez que vos commissions ont été réduites de 35 à 45 p. 100. Les compagnies aériennes ont-elles décidé de réduire la commission? Les ont-elles réduites au moyen des incitatifs? Pourriez-vous me dire en détail comment cela s'est passé?

**M. Williams:** Cela a commencé en 1995, quand elles ont commencé à réduire et à plafonner le montant des commissions dues pour certains vols intérieurs et internationaux. À l'époque, Air Canada ou Canadien disaient que c'était seulement pour répondre à la concurrence économique mondiale. C'est très bien. Au cours des cinq dernières années, certaines de ces réductions ont été d'abord pratiquées par United, certaines par British Airways, certaines par diverses compagnies aériennes, et toutes en ont rapidement fait autant.

Aujourd'hui, les agents de voyage reçoivent une commission de 5 p. 100, plafonnée dans notre pays à 60 \$ pour le service que nous fournissons. Autrefois, la commission était de 10 p. 100 et n'était pas plafonnée. C'est une réduction importante. La réduction de 35 à 45 p. 100 à laquelle j'ai fait référence est la dernière, celle qui a eu lieu en octobre 1999.

Les compagnies aériennes ont pris cette décision unilatéralement, ce qui est regrettable. Il est certain que, quand une compagnie a un monopole, cela aggrave encore notre situation ici au Canada. Je cite toujours l'exemple de Microsoft,

because of its monopoly position. Air Canada in Canada has the same potential to abuse its distribution channels because of its monopoly situation.

We have some concerns right now because of that. Approximately 85 to 95 per cent of travel agents in the U.S. are charging a service fee. The work we do for the consumer on a consulting basis, the consumer should pay for; the work we do for the airline, the airline should pay for. We are comfortable going that route. The airline can unilaterally make a decision on what they feel we are worth without the ability to negotiate, which is what this legislation provides us. What if they do not come to the table? There is no arbitration process built into the legislation that says, "Air Canada, you have such a dominant position in this market, you must negotiate with your distribution channel fairly and openly. Why not? You have written that as part of your intent." We need a means to do it now.

**Senator Callbeck:** When the House of Commons held hearings on Bill C-26, did you appear before them and talk about putting in arbitration?

**Mr. Williams:** Yes. We appeared three times before the House of Commons Transport Committee. The last time we appeared before them, we thanked them for the right to negotiate that was captured there. We had hoped that, before it went through the House, they would add arbitration as part of the legislative changes. They have not done that.

In anecdotal conversations, there is a sense now that, with the ability for the independent observer to make reports to Parliament, there is an opportunity for them to report to Parliament whether Air Canada is negotiating in good faith. If they are not, arbitration could be built in. That is fine. It gives us a recourse. However, we would like it to be built in so that this legislation has teeth, before it becomes an issue.

**Senator Callbeck:** What percentage of the travel agents belong to your association?

**Mr. Williams:** Currently, we represent 50 per cent of the travel agencies in Canada. We have over 3,000 members. We have airlines, hotels, car rental companies, tour operators and tour wholesalers as members. However, consolidators and travel agents are the only voting members.

**Senator Callbeck:** Whether or not travel agents belong to your association, they will all get the same benefits once the deal is negotiated.

**Mr. Williams:** The act has been around since 1977 and the association is 23 years old. It is an organization that, during the past couple of years, has gone through some difficulties in its leadership. I have been on board for six months now and we are going through a restructuring and redefining of our organization as

qui a pu abuser du pouvoir que son monopole lui donnait sur ses distributeurs. Au Canada, Air Canada peut abuser de la même façon de son pouvoir sur ses canaux de distribution à cause de son monopole.

Nous avons actuellement certaines préoccupations à cause de cela. Aux États-Unis, approximativement 85 à 95 p. 100 des agents de voyage prélèvent des frais de service. Le consommateur devrait payer pour le travail que nous faisons pour lui à sa demande, et la compagnie aérienne devrait payer pour le travail que nous faisons pour elle. Nous n'avons aucun scrupule à procéder ainsi. La compagnie aérienne peut décider unilatéralement ce que nous valons à son avis, sans que nous puissions négocier, droit que nous fournit ce projet de loi. Que se passe-t-il si elles refusent de négocier? Le projet de loi n'inclut aucune procédure d'arbitrage stipulant: «Air Canada, vous avez une telle position dominante dans ce marché que vous devez négocier avec votre canal de distribution de façon équitable et ouverte. Pourquoi pas? Vous avez inclus cela quand vous avez exposé vos intentions». Nous avons besoin d'un moyen de le faire maintenant.

**Le sénateur Callbeck:** Quand la Chambre des communes a tenu des audiences à propos du projet de loi C-26, avez-vous comparu devant elle et parlé d'ajouter l'arbitrage?

**M. Williams:** Oui. Nous avons comparu trois fois devant le comité des transports de la Chambre des communes. Lors de notre dernière comparution, nous l'avons remercié d'avoir prévu là le droit de négocier. Nous avions espéré que le comité ajouterait l'arbitrage dans les modifications apportées au projet de loi avant sa présentation à la Chambre. Il ne l'a pas fait.

Les conversations informelles que nous avons eues nous donnent l'impression que, maintenant, l'observateur indépendant pouvant présenter des rapports au Parlement, il lui est possible d'indiquer si Air Canada négocie de bonne foi. Si cette compagnie ne le fait pas, on pourrait inclure l'arbitrage. C'est très bien. Cela nous donne un recours. Toutefois, nous aimerions que cela soit inclus dans le projet de loi afin qu'il ait plus de force, avant que ceci ne devienne un problème.

**Le sénateur Callbeck:** Quel est le pourcentage des agents de voyage qui appartiennent à votre association?

**M. Williams:** À l'heure actuelle, nous représentons 50 p. 100 des agences de voyage au Canada. Nous avons plus de 3 000 membres, qui sont des compagnies aériennes, des hôtels, des sociétés de location de voiture, des voyageurs et des grossistes en voyage. Les sociétés qui regroupent les places disponibles et les agents de voyage sont toutefois les seuls qui sont habilités à voter.

**Le sénateur Callbeck:** Une fois que l'entente aura été négociée, les agents de voyage en retireront tous les mêmes avantages, qu'ils fassent ou non partie de votre association.

**M. Williams:** Cette loi existe depuis 1977, et l'association a 23 ans. C'est une organisation qui, durant les deux dernières années, a connu des difficultés pour ce qui est de sa direction. Je la dirige maintenant depuis six mois, et nous sommes en train de la restructurer et de la redéfinir. Nous prévoyons que nous allons



well. We anticipate and have budgeted for a representation of 70 to 80 per cent of the retail travel agencies in Canada.

**Senator Callbeck:** They will all get the same, though?

**Mr. Williams:** Yes, whether or not you are a member. We provide certain benefits directly to members, but the work we do certainly benefits all travel agents.

**Senator Callbeck:** Presently, do all airlines pay the same commission?

**Mr. Williams:** Pretty well. About 80 per cent pay the same 5 per cent commission. There are other airlines that pay different commission levels; for instance, WestJet is paying 9 per cent. However, most of the major airlines are paying the 5 per cent commission.

**Senator Callbeck:** Is there any cap on WestJet?

**Mr. Williams:** I do not believe there is, no.

**Senator Kirby:** I have three short questions. Let me take the three points from your brief. First, I presume that the cross-linking issue vis-à-vis domestic and international fees is solved by regulation 1(f). Once the draft regulations of the Competition Bureau are in effect, then the thing you are concerned about becomes illegal under clause 1(f). I presume that that deals with that issue. I thought that was your response to Senator Forrestall.

**Mr. Williams:** Yes.

**Senator Kirby:** Your second comment about adding a box that would indicate your fees is sensible. The reality is that it can be done; you have illustrated it. That does not require legislation. That is something that you must negotiate with them directly.

On your third point, about amending clause 78 to give you an arbitration clause, I am not convinced that it requires an amendment and I am not sure there are not other ways to achieve it.

I would like to pick up on the point you got from the House of Commons, namely, that the investigator would have the right to comment if they were not negotiating in good faith. The reality is that a variety of groups in this town will hold Air Canada under a microscope, and this will leave it — unless it was colossally foolish — in a situation where it would never get itself caught in a position where it was not negotiating in good faith simply because it is crystal clear to me that public policy-makers would solve the problems. I understand your motivation, but, first, I am not convinced that it requires an amendment. I think there are other ways to do it. Second, although I agree that it is something you may want to worry about, I feel public pressure would deal with that quickly.

représenter entre 70 et 80 p. 100 des agences de voyage de vente au détail du Canada, et nous avons établi notre budget en conséquence.

**Le sénateur Callbeck:** Les agences obtiendront cependant toutes les mêmes avantages?

**M. Williams:** Oui, qu'elles soient ou non membres de notre organisation. Nous fournissons certains avantages directement à nos membres, mais le travail que nous faisons profite certainement à tous les agents de voyage.

**Le sénateur Callbeck:** À l'heure actuelle, les compagnies aériennes payent-elles toutes la même commission?

**M. Williams:** À peu près. Environ 80 p. 100 paient la même commission de 5 p. 100. Il y a d'autres compagnies qui versent des commissions différentes; WestJet paie, par exemple, 9 p. 100. Toutefois, la plupart des grandes compagnies paient une commission de 5 p. 100.

**Le sénateur Callbeck:** La commission versée par WestJet est plafonnée?

**M. Williams:** Je ne crois pas, non.

**Le sénateur Kirby:** J'ai trois questions brèves. Permettez-moi de reprendre les trois points mentionnés dans votre mémoire. Premièrement, je suppose que l'alinéa 1f) du règlement règle le problème des liens réciproques entre les ventes de billets intérieurs et internationaux. Une fois que le projet de règlement du Bureau de la concurrence sera entré en vigueur, cette disposition rendra illégale la chose qui vous préoccupe. Je suppose que cela règle ce problème. J'ai l'impression que c'est ce que vous avez répondu au sénateur Forrestall.

**M. Williams:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Votre deuxième commentaire à propos de l'ajout d'une case indiquant le montant des droits que vous prélevez est raisonnable. Le fait est que cela peut se faire, vous l'avez montré. Il n'y a pas besoin de l'exiger dans la loi. C'est quelque chose que vous pouvez négocier directement avec les compagnies aériennes.

Pour ce qui est de votre troisième point, la modification de l'article 78 pour vous donner une disposition sur l'arbitrage, je ne suis pas convaincu qu'il faille modifier le projet de loi, et je ne suis pas sûr qu'il n'y a pas d'autres moyens d'y parvenir.

Je voudrais revenir sur ce que vous a dit la Chambre des communes, c'est-à-dire que l'enquêteur aurait le droit de faire des commentaires si la compagnie ne négocie pas de bonne foi. Dans les faits, étant donné que divers groupes de cette ville étudieront ses agissements au microscope, Air Canada, à moins d'être d'une bêtise colossale, se retrouverait dans une situation telle qu'elle ne se laisserait jamais prendre en train de ne pas négocier de bonne foi, simplement parce qu'il me paraît absolument évident que les autorités gouvernementales résoudraient ces problèmes. Je comprends votre motivation, mais, premièrement, je ne suis pas convaincu qu'un amendement soit nécessaire. Je pense qu'il y a d'autres façons de le faire. Deuxièmement, même si je conviens que c'est quelque chose qui peut bien vous inquiéter, j'ai l'impression que les pressions exercées par le public régleraient cela rapidement.

To finish off on your ticket issue, if there is anything we can do to help you achieve that line on the ticket, we will be glad to do it because it makes sense. I am not quite sure about the process involved, though.

You said you charged between \$5 and \$40. The notion that you charge does not surprise me. We have full service brokers, and you pay a fee for that; and we have discount brokers, for which you do not pay a fee because you either do it yourself or there is no advice given. Is the fee charged for the advice based on a percentage of the ticket with a cap, or is it just a straight transaction fee?

**Mr. Williams:** It is a straight transaction fee.

**Senator Kirby:** If you are a \$25 agent, it is \$25, regardless of the ticket — that is, whether I am buying a ticket to Montreal or to Vancouver or internationally?

**Mr. Williams:** Correct. That is the way the service fees have been introduced at this point.

**Senator Kirby:** You are one of the few businesses to do that. If you think about the brokerage business, it is a percentage of the cost of the sale. Has the U.S. model been a fixed transaction fee?

**Mr. Williams:** Yes, it has.

**Senator Kirby:** It was never done as a percentage?

**Mr. Williams:** No. The assumption from the consumer's point of view is that selling a ticket from Toronto to Montreal involves the same work as selling a ticket from Toronto to Vancouver.

**Senator Kirby:** People who are illogical in that sense are the brokers as opposed to you. Buying a \$10 stock or a \$1000 stock involves the same effort, but they make ten times as much money.

**Senator Forrestall:** I am curious about an amendment to the ticket. Was that run by anyone in the Competition Bureau?

**Mr. Williams:** It is not a Competition Bureau issue. At the House of Commons Transport Committee, we suggested that we do not know where this fits. It probably does not fit under legislation. It is a minuscule item, but we would encourage this committee to make a recommendation to the Department of Transport to look at it in policy and regulation.

**Senator Forrestall:** The regulations are not in the bill. It may have been useful in discussing Bill C-26, but if it was not run by them then why didn't the Competition Bureau include it?

Pour en terminer avec cette question du billet, s'il y a quoi que ce soit que nous puissions faire pour vous aider à faire inclure cette ligne sur le billet, nous le ferons avec plaisir parce que c'est une chose sensée. Je ne sais cependant pas très bien comment il conviendrait de le faire.

Vous avez dit que vous faisiez payer des droits allant de 5 à 40 \$. Je ne suis pas surpris que vous fassiez payer quelque chose. Il y a des courtiers qui offrent une gamme complète de conseils, pour lesquels ils sont rémunérés, et des courtiers à escompte auxquels on ne verse aucun frais de service parce qu'on fait le travail soi-même ou qu'ils ne donnent aucun conseil. Les frais que vous prélevez correspondent-ils aux conseils que vous donnez et représentent-ils un pourcentage du billet dont le montant est plafonné, ou s'agit-il simplement d'un montant fixe par transaction?

**M. Williams:** C'est un montant fixe par transaction.

**Le sénateur Kirby:** Si un agent prélève 25 \$, c'est ce montant qu'il prélèvera pour n'importe quel billet — que j'achète un billet pour aller à Montréal, à Vancouver ou pour un vol international?

**M. Williams:** C'est exact. Les frais de service qui ont été introduits jusqu'à présent fonctionnent de cette façon-là.

**Le sénateur Kirby:** Vous êtes un des rares secteurs commerciaux à procéder ainsi. Si vous pensez aux courtiers en valeurs mobilières, les frais représentent un pourcentage du montant de la vente. Le modèle utilisé aux États-Unis consiste-t-il en un montant fixe par transaction?

**M. Williams:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Ces frais n'ont jamais correspondu à un pourcentage?

**M. Williams:** Non. De leur point de vue, les consommateurs supposent que la vente d'un billet Toronto-Montréal exige le même travail que la vente d'un billet Toronto-Vancouver.

**Le sénateur Kirby:** Les gens qui sont illogiques à cet égard sont les courtiers plutôt que vous. L'achat d'une action à 10 \$ ou à 10 000 \$ nécessite un effort identique, mais ils gagnent dix fois plus d'argent dans le deuxième cas.

**Le sénateur Forrestall:** Je me pose des questions à propos d'une modification du billet. Cette proposition a-t-elle été soumise à quelqu'un au Bureau de la concurrence?

**M. Williams:** Ce n'est pas une question qui relève du Bureau de la concurrence. Nous avons indiqué au comité des transports de la Chambre des communes que nous ne savons pas comment il faudrait procéder. Cela ne devrait probablement pas être inclus dans le projet de loi. C'est quelque chose de minuscule, mais nous encouragerions votre comité à recommander au ministère des Transports d'examiner cela du point de vue politique et réglementaire.

**Le sénateur Forrestall:** Le règlement ne fait pas partie du projet de loi. Il aurait pu être utile d'en parler dans le cadre de la discussion du projet de loi C-26, mais si cette proposition n'a pas été présentée à ce moment-là, pourquoi le Bureau de la concurrence ne l'a-t-il pas incluse?



**Mr. Williams:** We did run it by the House of Commons Transport Committee.

**Senator Forrestall:** They did not bother doing anything with it?

**Mr. Williams:** They saw it as too small a detail to deal with in legislation. We would certainly like the Senate committee to make a recommendation that it be dealt with in policy or regulations if that is within your capacity.

**Senator Callbeck:** I have a supplementary question. You mention here that the airlines say it is too difficult to include that box, that there are liability issues. What liability issues do they claim are involved in putting that box in there?

**Mr. Williams:** Liability with respect to a third party — safety, security relating to the purchase of the ticket and the services provided therefor, the third parties that are represented by the travel agency fee, the AIF and the NAV CAN fee, and all the others. It increases the liability for the air carrier to have them acting as an agent for other suppliers of product. I am assuming that.

**Senator Perrault:** There seems to be an obvious attempt by Air Canada to totally eliminate the travel agents. The material I have received, for example, tells me how to purchase a ticket over the Internet and thus circumvent my travel agent. It is blatant. Does this not represent a tremendously bleak prospect for travel agents, if the premier travel company in Canadian airlines is on this kick? I have never thought that the margins in your industry were that great anyway. You have been operating under a small margin. What is your reaction to this? Do you think the long-term plan is to get rid of travel agents?

**Mr. Williams:** Our discussions with Air Canada, British Airways, or any of the airlines have been positive. British Airways has come out in their public objectives of getting travel agents down to 50 per cent of their distribution from the current 75 to 80 per cent. Of the four distribution processes — the travel agency, call centres, ticket offices, and the Internet — 50 per cent is through travel agents, the five-year objective. The other three distribution systems are splitting the remaining 50 per cent. Travel agents are still very much a key part. No company can abuse 50 per cent of its distribution for very long.

**Senator Perrault:** My travel agent is adding \$50 a ticket. It is an interesting process.

**Mr. Williams:** We would argue to this committee, and we have argued to the House of Commons, that we do not wish to maintain an inefficient sector of the economy, obviously, but we believe that a strong retail distribution network, which travel agencies are, helps consumers by providing lower prices. Travel agencies are providing optional services, better services in small communities, and employment across the country. Where we have 5,000 travel

**Mr. Williams:** Nous avons soumis cette proposition au comité des transports de la Chambre des communes.

**Le sénateur Forrestall:** Il ne s'est pas donné la peine de faire quoi que ce soit à ce sujet?

**Mr. Williams:** Il a considéré que c'était un détail trop minime pour qu'il en soit question dans le projet de loi. Nous aimerions certainement que le comité sénatorial recommande que cela soit traité du point de vue politique ou réglementaire si vous êtes habilités à le faire.

**Le sénateur Callbeck:** J'ai une question supplémentaire. Vous mentionnez ici que, d'après les compagnies aériennes, il est trop difficile d'inclure cette case, que cela pose des questions de responsabilité civile. Quelles sont les questions de responsabilité que l'inclusion de cette case soulèverait d'après elles?

**Mr. Williams:** La responsabilité envers un tiers — les problèmes de sécurité liés à l'achat du billet et au service fourni à cette fin, les tiers qui sont représentés par les droits perçus par l'agence de voyage, les frais d'amélioration des aéroports et les droits perçus par NAV CAN, ainsi que toutes les autres choses qui y figurent. Le transporteur aérien assume une responsabilité supplémentaire en agissant comme agent pour d'autres fournisseurs. Je suppose que c'est cela.

**Le sénateur Perrault:** Il semble qu'Air Canada essaie manifestement d'éliminer totalement les agents de voyage. C'est ainsi que les documents que j'ai reçus me disent comment acheter un billet sur Internet sans passer par mon agent de voyage. C'est flagrant. Cela ne représente-t-il pas une perspective extrêmement peu encourageante pour les agents de voyage, si la principale compagnie aérienne canadienne agit ainsi? Je n'ai jamais pensé que, dans votre industrie, les marges bénéficiaires étaient si importantes de toute façon. Votre marge bénéficiaire est traditionnellement faible. Quelle est votre réaction face à cela? Pensez-vous que c'est dans le but d'éliminer à long terme les agents de voyage?

**Mr. Williams:** Nos discussions avec Air Canada, British Airways ou n'importe quelle autre compagnie aérienne ont été positives. British Airways a déclaré publiquement que son objectif était d'abaisser la part de sa distribution correspondant aux agents de voyage à 50 p. 100 au lieu de 75 à 80 p. 100 actuellement. Parmi les quatre modes de distribution — les agences de voyage, les centres d'appels, les billetteries et Internet —, son objectif est de limiter la part des agences de voyage à 50 p. 100 d'ici cinq ans, les 50 p. 100 restant étant divisés entre les trois autres modes de distribution. Les agents de voyage restent tout à fait un élément clé. Aucune compagnie ne peut traiter pendant très longtemps 50 p. 100 de son réseau de distribution de façon abusive.

**Le sénateur Perrault:** Mon agent de voyage ajoute 50 \$ par ticket. C'est une façon de procéder intéressante.

**Mr. Williams:** Nous dirions à votre comité, et nous l'avons dit à la Chambre des communes, que nous ne souhaitons évidemment pas maintenir un secteur inefficace de l'économie, mais, à notre avis, un solide réseau de distribution au détail, ce que constituent les agences de voyage, rend service aux consommateurs en leur fournissant des prix plus bas. Les agences de voyage fournissent des services optionnels, de meilleurs services dans les petites

agents today, if we end up with 4,500 because there is some marginalization of services, and so on, we still fully believe that the 35,000 employees that are being employed by travel agents in Canada are as important as the Canadian Airlines employees or any other employees represented by any air carrier. The 2,200 employees of Canadian Regional Airlines are no more important than 35,000 travel agent employees in this country.

It is important for Canadians to have a retail distribution system that provides for unbiased, professional counselling on travel services. It provides lower pricing options. If a consumer phones Air Canada, they will get Air Canada's pricing, and that is all.

**Senator Perrault:** A good travel agency is important and useful, I agree.

What percentage of Internet users are there? How many people at the present time acquire their tickets via the Internet?

**Mr. Williams:** The last time I saw information, only 30 per cent of Canadians have access to the Internet, and only 2 per cent of transactions are occurring for the purchase of air tickets.

**Senator Perrault:** It is not yet a big figure then?

**Mr. Williams:** No, it is not a big figure.

**Senator Perrault:** People may fear they will wind up in Tibet rather than Ottawa.

**Senator Finestone:** Thank you for being here today. I have had the opportunity to work with many of your agents, one in particular, and I can say that the advice is very sound. It is even better than going to your broker. If I am exhausted and looking for the a place to holiday, I know I can count on my agent. I would hope that most agents earn the kind of living they deserve, for the time and effort they put into their jobs.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Williams. We will take good note, and observations might follow.

The committee adjourned.

localités, et créent des emplois dans tout le pays. Il y a actuellement 5 000 agents de voyage et, si nous en avons finalement 4 500 à cause d'une certaine marginalisation des services, et cetera, nous restons convaincus que les 35 000 employés travaillant pour les agents de voyage au Canada sont aussi importants que les employés des lignes aériennes Canadien ou tout autre employé de n'importe quel transporteur aérien. Les 2 200 employés de Canadien Régional ne sont pas plus importants que les 35 000 employés des agences de voyage de notre pays.

Il est important pour les Canadiens d'avoir un système de distribution au détail fournissant des conseils professionnels objectifs à propos des services de voyage. Cela leur fournit des options meilleur marché. Si un consommateur téléphone à Air Canada, il obtiendra les tarifs d'Air Canada, et c'est tout.

**Le sénateur Perrault:** Une bonne agence de voyage est importante et utile, je suis d'accord.

Quel est le pourcentage des utilisateurs d'Internet? Combien y a-t-il actuellement de gens qui achètent leurs billets sur Internet?

**M. Williams:** D'après les derniers renseignements que j'ai vus, 30 p. 100 seulement des Canadiens ont accès à Internet, et 2 p. 100 seulement des transactions sont réalisées pour l'achat de billets de transport aérien.

**Le sénateur Perrault:** Ce n'est donc pas encore un gros chiffre?

**M. Williams:** Non, ce n'est pas un gros chiffre.

**Le sénateur Perrault:** Les gens craignent peut-être de se retrouver au Tibet au lieu d'Ottawa.

**Le sénateur Finestone:** Je vous remercie d'être venus ici aujourd'hui. J'ai eu l'occasion de travailler avec beaucoup de vos agents, un en particulier, et je peux dire que les conseils que j'ai reçus sont très bons. C'est même mieux que de consulter son courtier. Si je suis épuisée et que je cherche un endroit où aller en vacances, je sais que je peux compter sur mon agent. J'espère que la plupart des agents pourront gagner leur vie comme ils le méritent, étant donné le temps et les efforts qu'ils consacrent à leur travail.

**La présidente:** Merci, monsieur Williams. Nous prendrons bonne note de vos déclarations, et nous ferons peut-être des observations à ce sujet.

La séance est levée.

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

WITNESSES—TÉMOINS

*From Air Nova, AirBC and Air Ontario:*

Joseph D. Randell, President and CEO;

Nathalie Megann, Manager of Public Relations.

*From the Association of Canadian Travel Agents:*

Randall Williams, President.

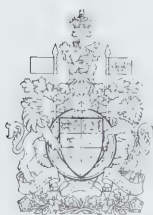
*D'Air Nova, AirBC et Air Ontario:*

Joseph D. Randell, président et PDG;

Nathalie Megann, directrice des relations publiques.

*De l'Association canadienne des agents de voyage:*

Randall Williams, président.



Second Session  
Thirty-sixth Parliament, 1999-2000

Deuxième session de la  
trente-sixième législature, 1999-2000

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

Wednesday, June 14, 2000

Le mercredi 14 juin 2000

Issue No. 20

Fascicule n° 20

### **Seventh and last meeting on:**

Bill C-26, An Act to amend the Canada Transportation Act, the Competition Act, the Competition Tribunal Act and the Air Canada Public Participation Act and to amend another Act in consequence

### **Septième et dernière réunion concernant:**

Le projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence

INCLUDING:  
THE FIFTH REPORT OF THE COMMITTEE  
(Bill C-26)

Y COMPRIS:  
LE CINQUIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(projet de loi C-26)





## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Kirby
* Boudreau, P.C. (or Hays)	* Lynch-Staunton (or Kinsella)
Callbeck	Perrault, P.C.
Finestone, P.C.	Roberge
Gill	Spivak
Johnson	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Gill substituted for that of the Honourable Senator Poulin (*June 14, 2000*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Kirby
* Boudreau, c.p. (ou Hays)	* Lynch-Staunton (ou Kinsella)
Callbeck	Perrault, c.p.
Finestone, c.p.	Roberge
Gill	Spivak
Johnson	

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Gill est substitué à celui de l'honorable sénateur Poulin (*le 14 juin 2000*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Wednesday, June 14, 2000  
(26)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:30 p.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Finestone, P.C., ForreSTALL, Gill, Kirby, Perrault, P.C. and Spivak (9).

*In attendance:* The official reporters of the Senate and Martin Brennan, Special advisor.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on May 30, 2000, the Committee proceeded to study Bill C-26. (See Issue No. 14, Monday, June 5, 2000 for full text of the Order of Reference.)

It was agreed — That the Committee move to clause-by-clause consideration of Bill C-26.

It was agreed — That the title stand postponed.

It was agreed — That the preamble stand postponed.

It was agreed — That clauses 1 to 8 carry.

It was agreed — That clauses 9 to 10 carry.

It was agreed — That clauses 11 to 15 carry.

It was agreed — That clause 16 carry.

It was agreed — That clauses 17 to 19 carry.

It was agreed — That clauses 20 and 21 carry.

It was agreed — That the Preamble carry.

It was agreed — That the Title carry.

It was agreed — That the Bill carry.

It was agreed — That the Committee proceed in camera.

It was agreed — That the staff be allowed to remain in the room, on division.

It was agreed — That the observations, with the modifications proposed, be included with the report.

It was agreed — That the Chair report the Bill, as adopted, with observations, at the next sitting of the Senate.

At 6:32 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mercredi 14 juin 2000  
(26)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 30, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Finestone, c.p., ForreSTALL, Gill, Kirby, Perrault, c.p. et Spivak (9).

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat et Martin Brennan, conseiller spécial.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 30 mai 2000, le comité procède à l'étude du projet de loi C-26. (Pour le texte intégral de l'ordre de renvoi, voir le fascicule n° 14 du lundi 5 juin 2000.)

Il est convenu — Que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-26.

Il est convenu — Que l'adoption du titre soit reportée.

Il est convenu — Que l'adoption du préambule soit reportée.

Il est convenu — Que les articles 1 à 8 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 9 à 10 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 11 à 15 soient adoptés.

Il est convenu — Que l'article 16 soit adopté.

Il est convenu — Que les articles 17 à 19 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 20 et 21 soient adoptés.

Il est convenu — Que le préambule soit adopté.

Il est convenu — Que le titre soit adopté.

Il est convenu — Que le projet de loi soit adopté.

Il est convenu — Que le comité poursuive ses travaux à huis clos.

Il est convenu — Que le personnel soit autorisé à rester dans la pièce, avec opposition.

Il est convenu — Que les observations, assorties des modifications proposées, soient incluses dans le rapport.

Il est convenu — Que le président fasse rapport du projet de loi, tel qu'il a été adopté et assorti des observations, à la prochaine séance du Sénat.

À 18 h 32, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:



**REPORT OF THE COMMITTEE**

THURSDAY June 15, 2000

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

**FIFTH REPORT**

Your Committee, to which was referred Bill C-26, An Act to amend the Canada Transportation Act, the Competition Act, the Competition Tribunal Act and the Air Canada Public Participation Act and to amend another Act in consequence has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, May 30, 2000, examined the said Bill and now reports the same without amendment, but with observations which are appended to this report.

Respectfully submitted,

*La présidente,*

*LISE BACON*

*Chair*

**RAPPORT DU COMITÉ**

JEUDI le 15 juin 2000

Le comité sénatorial permanent des Transports et des communications a l'honneur de présenter son

**CINQUIÈME RAPPORT**

Votre comité, auquel a été déféré le projet de loi C-26 Loi modifiant la Loi sur les Transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 30 mai 2000, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement, mais avec des observations qui sont annexées au présent rapport.

Respectueusement soumis,

## APPENDIX "A"

**Appendix to the Fifth Report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications**

While the Committee considers the bill to be helpful in dealing with the problems raised by the Air Canada takeover of Canadian Airlines International, it nevertheless still has a number of concerns which it wishes to register at this time.

It has concerns about fares, both low and high. With regard to high fares on routes where there is no competition, it is not altogether clear to the Committee that the provisions of clause 4 which replace section 66 of the *Canada Transportation Act* will be sufficient to deal with unreasonably high fares. On the low side, some examples have been illustrated that appear to indicate that predatory pricing may be being practiced now. Thus it becomes very important that amendments to the *Competition Act* included in this bill which would allow orders to terminate such practices result in a process which is quick and effective, backed up by a set of GIC approved regulations which will do the job.

The Committee was made aware by witnesses of a number of other anti-competitive issues which may necessitate a strengthening of the draft regulations on predatory pricing which the Competition Bureau made available to it. Typical are the concerns which other international carriers stated relative to the use, or denial of use, of frequent flyer program points. The Committee intends to hold hearings on the adequacy of these regulations later in the year.

The Committee also has concerns about service. It appears that recent reductions in flight capacity on some routes serving small communities are surprisingly high, and it will be important that the commitments given by Air Canada with regard to service levels are monitored to ensure that not only the letter but the spirit of these commitments are honoured.

Particular importance is attached to Northern routes, where there are often no alternatives to air travel. It is noted that in certain cases it is possible that the commitments made by Air Canada with regard to serving some remote routes may work against the interests of some smaller carriers such as First Air. Where this is the case, the government should review the dominant carrier commitments with a view to changing some of them.

On related matters, the Committee heard again about the seemingly ever increasing prices and rental charges at small airports and their resulting impact on air fares. The Committee raised this matter in its December 1999 report on airline restructuring. It intends to investigate this matter in the Fall as a matter of priority.

## ANNEXE « A »

**Annexe au cinquième rapport du Comité sénatorial permanent des Transports et des communications**

Le Comité est d'avis que le projet de loi contient des solutions utiles aux problèmes que pose le rachat, par Air Canada, des Lignes aériennes Canadien international, mais il éprouve néanmoins certaines réserves qu'il tient à signaler.

Le Comité s'inquiète au sujet des tarifs, bas et élevés. Pour ce qui est des tarifs élevés sur les trajets exempts de concurrence, le Comité n'est pas convaincu que les dispositions de l'article 4, qui remplace l'article 66 de la *Loi sur les transports au Canada*, suffiront à réprimer les tarifs excessivement élevés. À l'opposé, certains exemples donnent à penser que l'on pratique peut-être déjà des prix d'éviction. En conséquence, il est extrêmement important que les modifications de la *Loi sur la concurrence* prévues dans le projet de loi pour permettre l'émission d'ordonnances prohibant de telles pratiques aboutissent à l'établissement d'un processus rapide et efficace s'appuyant sur une réglementation approuvée par le gouverneur en conseil.

Des témoins ont signalé au Comité un certain nombre d'autres pratiques monopolistiques qui pourraient éventuellement exiger une révision du projet de réglementation sur les prix d'éviction que le Bureau de la concurrence a communiqué au Comité. La question de l'utilisation des points des programmes de récompense de grand voyageur, entre autres, suscite des préoccupations chez les autres transporteurs internationaux. Le Comité a l'intention de tenir des audiences sur le projet de règlement plus tard durant l'année.

Le Comité éprouve aussi des craintes au sujet du service. À première vue, on semble avoir réduit considérablement le nombre de vols sur certains trajets desservant de petites collectivités. Il sera donc important de vérifier de près le respect de la lettre et de l'esprit des engagements pris par Air Canada concernant les niveaux de service.

Il importe à cet égard d'accorder une importance particulière à la desserte des collectivités nordiques, dont beaucoup n'ont aucune autre forme d'accès. On a remarqué qu'il était possible dans certains cas que les engagements pris par Air Canada relativement aux vols desservant les collectivités isolées nuisent aux intérêts de certains petits transporteurs comme First Air. Si tel était le cas, le gouvernement devrait revoir les engagements du transporteur dominant et les faire modifier au besoin.

Par ailleurs, le Comité a été de nouveau saisi de l'augmentation apparemment constante des prix et des droits de location dans les petits aéroports et de l'impact de ce phénomène sur les tarifs aériens. Il avait soulevé le problème dans son rapport de décembre 1999 sur la restructuration du transport aérien, et il a l'intention d'approfondir la question sans tarder à l'automne.



While the Committee recognizes the additional protection which travel agents receive through this bill in terms of their negotiating position with the dominant carrier, the Committee asks that the government pay particular attention to this important sector, with a view to facilitating the resolution of a number of other problem areas which they made known to the Committee. A particular concern is the addition of a process for resolving disputes between travel agents and the dominant carrier.

The Committee has serious concerns about the welfare of the employees of Canadian Regional Airlines as they wait for a resolution of their status either as an independent carrier or an ongoing member of the Air Canada regional airline family. A quick resolution of this matter is urged, so that unsettling times may be brought to a rapid conclusion. The Committee notes that in the case of Canadian Regional Airlines, the government's decision to offer them for sale has left them worse off than if it left them to be integrated into the Air Canada regional network, a situation which it considers unacceptable.

The Committee was also made aware of a number of issues relating to compliance with the *Official Languages Act* as it relates to Air Canada and its subsidiaries. It asks that the government do all it can to promote in air transport in Canada a respect for linguistic equilibrium representative of the Canadian reality, both as it applies to services to clients and to the avoidance of discrimination in hiring practices. The Committee recommends that the government begin discussions with Air Canada with a view to establishing a plan to bring about a resolution of this matter, a plan incorporating measurable goals. Based on the testimony of Air Canada and its Regional Carrier group before the Committee, it was somewhat encouraged that there may now be a willingness in the company to tackle this matter. The government is urged to act soon to follow up these sentiments. The Committee further requests that those reporters and observers that the Minister appoints to take follow up action on this legislation generally, give full weight to official languages matters.

Finally the Committee believes that the whole airline restructuring situation must be monitored very carefully particularly over the next 2 years, and that the reports of all those concerned with this monitoring be taken most seriously and that the findings, when known, be made available expeditiously to the Minister of Transport and to both Houses of Parliament. It is also essential that any remedial action required as a result of these reports be taken by the government as quickly as possible.

Le Comité convient que le projet de loi confère aux agents de voyage une protection additionnelle qui les place dans une meilleure position de négociation vis-à-vis du transporteur dominant, mais il voudrait que le gouvernement accorde une attention particulière à cet important secteur afin d'essayer de résoudre d'autres problèmes que les agents de voyage lui ont signalés. Il serait bon en particulier de prévoir un mécanisme de résolution des différends entre les agents de voyage et le transporteur dominant.

Le Comité se fait beaucoup de souci au sujet du bien-être des employés des Lignes aériennes Canadien régional qui attendent de savoir si leur employeur deviendra un transporteur indépendant ou s'il sera intégré à Air Canada. Il importe de régler cette question rapidement pour mettre un terme à l'incertitude qui plane sur l'avenir de ces travailleurs. Le Comité note que la décision du gouvernement de faire mettre l'entreprise en vente a placé les salariés dans une situation plus difficile que si le gouvernement avait autorisé l'intégration pure et simple de l'entreprise au réseau régional d'Air Canada, et il considère cette situation comme inacceptable.

Le Comité a par ailleurs été saisi d'un certain nombre de problèmes de respect de la *Loi sur les langues officielles* par Air Canada et ses filiales. Il demande que le gouvernement fasse tout ce qui est en son pouvoir pour promouvoir le respect de la réalité linguistique du Canada tant au niveau du service à la clientèle qu'au niveau des pratiques d'embauche, qui doivent être exemptes de discrimination. Le Comité recommande que le gouvernement entame des négociations avec Air Canada en vue de l'établissement d'un plan à cet égard assorti d'objectifs mesurables. Le Comité est encouragé par les témoignages d'Air Canada et de son transporteur régional qui témoignent d'une volonté nouvelle de régler ce problème. Le gouvernement aurait tout avantage à agir sans tarder pour profiter de cette bonne volonté. Le Comité demande aussi que les personnes qui seront chargées par le Ministre de rendre compte de l'application de la loi accordent à la question des langues officielles tout le poids qu'elle mérite.

Enfin, le Comité estime important de suivre de près le déroulement de la restructuration du transport aérien, en particulier pendant les deux prochaines années. Il faudra que les comptes rendus de toutes les parties responsables de ce contrôle soient transmis sans tarder au Ministre des Transports et aux deux chambres du Parlement et que les mesures correctives qui s'imposent soient prises rapidement, le cas échéant.

**EVIDENCE**

OTTAWA, Wednesday, June 14, 2000

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-26, to amend the Canada Transportation Act, the Competition Act, the Competition Tribunal Act and the Air Canada Public Participation Act and to amend another Act in consequence, met this day at 5:30 p.m. to give clause-by-clause consideration to the bill.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** Honourable senators, our agenda today calls for clause-by-clause consideration of Bill C-26, following which I suggest that we pause for dinner and then deal with the observations *in camera*.

**Senator Forrestall:** To what observations are you referring?

**The Chairman:** I imagine that we will present observations with our report, unless you do not want observations.

**Senator Forrestall:** That is not quite the point. You run the committee, my charming chair, and I will do what I have to do.

**The Chairman:** I am in your hands, honourable senators.

**Senator Forrestall:** I thought we would only give the bill clause-by-clause consideration.

**The Chairman:** We can make observations at the same time.

**Senator Forrestall:** The word "observations" may well have been used. It never crossed my mind. I am not prepared to make observations.

**Senator Perrault:** Let's get rolling.

**The Chairman:** If you do not want observations, we will not make them.

**Senator Forrestall:** I have an important dinner to attend.

**Senator Spivak:** As do I, although it is not the same one. I am wondering if it would be possible, and I do not know how other senators feel, to go through the observations immediately after clause-by-clause consideration.

**The Chairman:** It is up to you, honourable senators. I made a suggestion. I do not want you to be starving and unhappy.

**Senator Kirby:** I have not heard anyone mention any amendments. If there are no amendments, clause-by-clause consideration can be done in three minutes. Then, if you have draft observations that none of us have seen, we can have a discussion.

**The Chairman:** We would have time to read them and discuss them.

**Senator Gill:** That is good.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mercredi 14 juin 2000

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 30 pour faire un examen article par article du projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Honorables sénateurs, nous sommes réunis aujourd'hui pour faire l'étude article par article du projet de loi C-26, après quoi je propose que nous fassions une pause pour le déjeuner puis que nous poursuivions à huis clos pour les observations.

**Le sénateur Forrestall:** De quelles observations parlez-vous?

**La présidente:** Je présume que nous présenterons des observations avec notre rapport, à moins que vous n'en vouliez pas.

**Le sénateur Forrestall:** Ce n'est pas ce que je veux dire. Occupez-vous de diriger le comité, charmante présidente, et je fais ce que j'ai à faire.

**La présidente:** Je suis à votre service, honorables sénateurs.

**Le sénateur Forrestall:** Je croyais que nous ne ferions que l'étude article par article du projet de loi.

**La présidente:** Nous pouvons en profiter pour faire nos observations.

**Le sénateur Forrestall:** Le mot «observations» peut bien avoir été mentionné. Cela ne m'est jamais venu à l'esprit. Je ne suis pas prêt pour les observations.

**Le sénateur Perrault:** Commençons donc.

**La présidente:** Si vous ne voulez pas faire d'observations, nous n'en ferons pas.

**Le sénateur Forrestall:** Je dois assister à un déjeuner très important.

**Le sénateur Spivak:** Moi aussi, bien que ce ne soit pas le même. Je ne sais pas ce qu'en pensent les autres sénateurs, mais je me demande si on ne pourrait pas procéder aux observations immédiatement après l'étude article par article.

**La présidente:** C'est à vous d'en décider, honorables sénateurs. J'ai fait une suggestion. Je ne voudrais pas que vous soyez affamés et mécontents.

**Le sénateur Kirby:** Je n'ai entendu personne parler d'amendement. S'il n'y a pas d'amendement, l'étude article par article ne devrait prendre que trois minutes. Ensuite, s'il y a des ébauches d'observations que personne n'a encore vues, nous pouvons en discuter.

**La présidente:** Nous aurions le temps de les lire et d'en discuter.

**Le sénateur Gill:** C'est parfait.



**The Chairman:** Very well. Is it agreed, honourable senators, that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill C-26?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall the title stand postponed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Shall the preamble stand postponed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clauses 1 to 8 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Shall clauses 9 to 10 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Shall clauses 11 to 15 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Shall clause 16 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Shall clauses 17 to 19 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Shall clauses 20 and 21 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Shall the preamble carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Shall the title carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Shall the bill carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

We will now continue *in camera*, if that is agreeable.

**Hon. Senators:** Agreed.

The committee continued *in camera*.

**La présidente:** Très bien. Nous sommes d'accord, honorables sénateurs, pour passer à l'étude article par article du projet de loi C-26?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Le titre est-il réservé?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adopté.

Le préambule est-il réservé?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Les articles 1 à 8 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adopté.

Les articles 9 et 10 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adopté.

Les articles 11 à 15 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adopté.

L'article 16 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adopté.

Les articles 17 à 19 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adopté.

Les articles 20 et 21 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** C'est adopté.

Le préambule est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** C'est adopté.

Le titre est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adopté.

Le projet de loi est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Le projet de loi est maintenant adopté.

Nous poursuivrons maintenant la séance à huis clos, si vous voulez bien.

**Des voix:** D'accord.

La séance se poursuit à huis clos.













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9



Second Session  
Thirty-sixth Parliament, 1999-2000

## SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

Wednesday, June 21, 2000 (*in camera*)  
Wednesday, September 20, 2000

### Issue No. 21

The state of transportation safety  
and security in Canada  
(Consideration of a draft report)  
and

**First and last meeting on:**  
Bill S-26, An Act to repeal  
An Act to incorporate the  
Western Canada Telephone Company

INCLUDING:  
THE SIXTH REPORT OF THE COMMITTEE  
(Report on Air Safety and Security)  
AND  
THE SEVENTH REPORT OF THE COMMITTEE  
(Bill S-26)

WITNESSES:  
(See back cover)

Deuxième session de la  
trente-sixième législature, 1999-2000

## SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

Le mercredi 21 juin 2000 (à huis clos)  
Le mercredi 20 septembre 2000

### Fascicule n° 21

L'état de la sécurité des transports au Canada et la  
question de la sécurité des transports au Canada  
(L'étude de l'ébauche d'un rapport)  
et

**Première et dernière réunion concernant:**  
Le projet de loi S-26, Loi abrogeant la  
Loi constituant en corporation  
The Western Canada Telephone Company

Y COMPRIS:  
LE SIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(Rapport sur la sécurité aérienne)  
ET  
LE SEPTIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(le projet de loi S-26)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)





## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Johnson
Angus	Kirby
* Boudreau, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Hays)	(or Kinsella)
Callbeck	Perrault, P.C.
Cordy	Spivak
Finestone, P.C.	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

### *Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Gill substituted for that of the Honourable Senator Poulin (*June 14, 2000*).

The name of the Honourable Senator DeWare substituted for that of the Honourable Senator Spivak (*June 19, 2000*).

The name of the Honourable Senator Spivak substituted for that of the Honourable Senator DeWare (*June 21, 2000*).

The name of the Honourable Senator Poulin substituted for that of the Honourable Senator Gill (*June 21, 2000*).

The name of the Honourable Senator Cordy substituted for that of the Honourable Senator Poulin (*June 21, 2000*).

Substitution pending was substituted for that of the Honourable Senator Roberge (*September 8, 2000*).

The name of the Honourable Senator Angus was added to the membership of the committee (*September 18, 2000*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Johnson
Angus	Kirby
* Boudreau, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Hays)	(ou Kinsella)
Callbeck	Perrault, c.p.
Cordy	Spivak
Finestone, c.p.	

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

### *Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Gill substitué à celui de l'honorable sénateur Poulin (*le 14 juin 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur DeWare substitué à celui de l'honorable sénateur Spivak (*le 19 juin 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Spivak substitué à celui de l'honorable sénateur DeWare (*le 21 juin 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Poulin substitué à celui de l'honorable sénateur Gill (*le 21 juin 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Cordy substitué à celui de l'honorable sénateur Poulin (*le 21 juin 2000*).

Remplacement à venir est substitué à celui de l'honorable sénateur Roberge (*le 8 septembre 2000*).

Le nom de l'honorable sénateur Angus a été ajouté à la liste des membres du comité (*le 18 septembre 2000*).

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Journals of the Senate*, dated Wednesday, June 28, 2000:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Fitzpatrick, seconded by the Honourable Senator Callbeck, for the second reading of Bill S-26, An Act to repeal An Act to incorporate the Western Canada Telephone Company.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Fitzpatrick moved, seconded by the Honourable Senator Kennedy, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 28 juin 2000:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Fitzpatrick, appuyée par l'honorable sénateur Callbeck, tendant à la deuxième lecture du projet de loi S-26, Loi abrogeant la Loi constituant en corporation The Western Canada Telephone Company.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Fitzpatrick propose, appuyé par l'honorable sénateur Kennedy, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat,*

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Wednesday, June 21, 2000

(27)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, *in camera*, at 5:35 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Cordy, Finestone, P.C., Forrestall, Johnson, Perrault, P.C., Roberge and Spivak (10).

*In attendance:* Bruce Carson, special advisor.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on March 21, 2000, the committee proceeded to examine and make recommendations upon the state of transportation safety and security in Canada and to complete a comparative review of technical issues and legal and regulatory structures with a view to ensuring that transportation safety and security in Canada are of such high quality as to meet the needs of Canada and Canadians in the twenty-first century.

It was moved by the Honourable Senator Perrault, P.C. — That the draft report, subject to changes to be approved by the Chair and the Deputy Chair of the committee, be adopted as the report of the committee and that the Chair be authorized to table it, pursuant to the order of reference adopted by the Senate on March 21, 2000.

It was moved by the Honourable Senator Roberge — That the budget application for the special study on transportation safety be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets:

**SUMMARY OF EXPENDITURES**

Professional and Special Services	\$15,000
Transportation and Communications	\$5,000
Other Expenditures	<u>\$0</u>
<b>Total</b>	<b>\$20,000</b>

At 7:25 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mercredi juin 2000

(27)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 17 h 35, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Cordy, Finestone, c.p., Forrestall, Johnson, Perrault, c.p., Roberge et Spivak (10).

*Également présent:* Bruce Carson, conseiller spécial.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 21 mars 2000, le comité examine, pour rapport, l'état de la sécurité des transports au Canada et mène une étude comparative des mécanismes techniques, juridiques et réglementaires, dans le but de vérifier que la sécurité des transports au Canada est d'une qualité telle qu'elle répondra aux besoins du Canada et des Canadiens au prochain siècle.

L'honorable sénateur Perrault, p.c., propose — Que le projet de rapport, sous réserve des changements approuvés par la présidente et le vice-président du comité, soit adopté et que la présidente soit autorisée à le déposer, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 21 mars 2000.

L'honorable sénateur Roberge propose — Que la demande de budget pour l'étude spéciale sur la sécurité des transports soit approuvée et soumise au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration:

**RÉSUMÉ DES DÉPENSES**

Services professionnels et spéciaux	15 000 \$
Transport et communications	5 000 \$
Autres dépenses	<u>0 \$</u>
<b>Total</b>	<b>20 000 \$</b>

À 19 h 25, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, Wednesday, September 20, 2000

(28)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 5:30 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Finestone, P.C., Forrestall, Poulin and Spivak (7).

OTTAWA, le mercredi 20 septembre 2000

(28)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 30, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateur Adams, Bacon, Callbeck, Finestone, c.p., Forrestall, Poulin et Spivak (7).

*In attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on June 28, 2000, the committee proceeded to study Bill S-26.

*WITNESSES:*

*From Industry Canada:*

Michael Helm, Director General, Telecommunications Policy Branch;

Leonard St-Aubin, Senior Director, Business and Regulatory Analysis, Telecommunications Policy Branch;

Drew Olsen, Economist, Telecommunications Policy Branch;

Millie Nickason, Counsel, Legal Services.

*From Telus Communications:*

Stewart Douglas, Vice-President, Legal Services;

Ralph A. Davis, Senior Counsel.

The witnesses each made a statement and answered questions from the members of the committee.

It was agreed — That the committee move to clause-by clause consideration of Bill S-26.

It was agreed — That the title stand postponed.

It was agreed — That clause 1 carry.

It was agreed — That clause 2 carry.

It was agreed — That clause 3 carry.

It was agreed — That clause 4 carry.

It was agreed — That the title carry.

It was agreed — That the bill carry.

It was agreed — That the Chair report the bill, as adopted, to the Senate.

At 6:15 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 28 juin 2000, le comité examine le projet de loi S-26.

*TÉMOINS:*

*Du ministère de l'Industrie:*

Michael Helm, directeur général, Direction de la politique des télécommunications;

Leonard St-Aubin, directeur principal, Analyse industrielle et réglementaire, Direction de la politique des télécommunications;

Drew Olsen, économiste, Direction de la politique des télécommunications;

Millie Nickason, avocate, Services juridiques.

*De Telus Communications:*

Stewart Douglas, vice-président, Services juridiques;

Ralph A. Davis, conseiller principal.

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — Que le comité examine le projet de loi S-26 article par article.

Il est convenu — Que le titre soit réservé.

Il est convenu — Que l'article 1 soit adopté.

Il est convenu — Que l'article 2 soit adopté.

Il est convenu — Que l'article 3 soit adopté.

Il est convenu — Que l'article 4 soit adopté.

Il est convenu — Que le titre soit adopté.

Il est convenu — Que le projet de loi soit adopté.

Il est convenu — Que la présidente fasse rapport du projet de loi adopté au Sénat.

À 18 h 15, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*



**REPORTS OF THE COMMITTEE**

Wednesday, June 28, 2000

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to table its

**SIXTH REPORT**

Your Committee, which was authorized by the Senate on March 21, 2000, to examine and report upon the state of transportation safety and security in Canada and to complete a comparative review of technical issues and legal and regulatory structures with a view to ensuring that transportation safety and security in Canada are of such high quality as to meet the needs of Canada and Canadians in the twenty-first century, now tables its report on Air Safety and Security, which is appended to this report.

Respectfully submitted,

*(The full report appears in Issue No. 1 of the Proceedings of the Subcommittee on Transportation Safety)*

Thursday, September 21, 2000

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

**SEVENTH REPORT**

Your Committee, to which was referred Bill S-26, An Act to repeal An Act to incorporate the Western Canada Telephone Company, has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, June 28, 2000, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

*La présidente,*

LISE BACON

*Chair*

**RAPPORTS DU COMITÉ**

Le mercredi 28 juin 2000

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications a l'honneur de déposer son

**SIXIÈME RAPPORT**

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat le 21 mars 2000 à examiner, pour rapport, l'état de la sécurité des transports au Canada et la question de la sécurité des transports au Canada et pour mener une étude comparative des mécanismes techniques, juridiques et réglementaires, dans le but de vérifier que la sécurité des transports au Canada est d'une qualité telle qu'elle répondra aux besoins du Canada et des Canadiens au prochain siècle, dépose maintenant son rapport sur la sécurité aérienne, qui est annexé au présent rapport.

Respectueusement soumis,

*(Le rapport complet est publié dans le fascicule n° 1 des Délibérations du sous-comité de la sécurité des transports)*

Le jeudi 21 septembre 2000

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications a l'honneur de présenter son

**SEPTIÈME RAPPORT**

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi S-26, Loi abrogeant la Loi constituant en corporation The Western Canada Telephone Company, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 28 juin 2000, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

## EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, September 20, 2000

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-26, to repeal An Act to incorporate the Western Canada Telephone Company, met this day at 5:30 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[English]

**The Chairman:** Honourable senators, on our agenda is Bill S-26, and our witnesses today are from Industry Canada.

Please proceed, Mr. Helm.

**Mr. Michael Helm, Director General, Telecommunications Policy Branch, Department of Industry:** Honourable senators, this is a fairly simple bill. Its purpose, of course, is to repeal the act to incorporate the Western Canada Telephone Company, more commonly known as BC Tel. We think this bill is essentially housekeeping in the sense that it raises no contentious policy issues, but it is nevertheless quite important for us.

The act was passed in 1916 in an era when telecommunications was rather different. There were regional monopolies. There was no competition among companies. Of course, all that has changed.

The company to which the bill applied also has changed and has gone through several evolutions. Thus, we have reached a stage where the BC Tel Act is now actually an impediment to attaining the telecom policy objectives that Parliament has put forward in the Telecommunications Act. It inhibits the operations of the company in several ways, requiring certain regulatory approvals that are not required by other companies. It requires the company to get provincial cabinet consent if it wants to build or maintain facilities in Alberta, Saskatchewan, Manitoba or, for municipal concerns, in Prince Rupert. All of these factors, of course, are inhibitors to the company expanding, growing and competing, which is, of course, government policy now that they should do.

We have spoken to each of the provinces, other companies and the CRTC as to whether they have any concerns with the repeal of this act. They have each assured us in writing that indeed they have no problem and that they are quite comfortable with it. We do not see any contentious issues here, but it is important that this rather old act be removed from the books. That is the point of this bill.

We would be happy to respond to any questions senators may have.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 20 septembre 2000

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 30 pour examiner le projet de loi S-26, Loi abrogeant la Loi constituant en corporation de Western Canada Telephone Company.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[Français]

**La présidente:** Honorables sénateurs, nous avons à l'ordre du jour l'étude du projet de loi S-26 et nos témoins, aujourd'hui, représentent Industrie Canada.

Veuillez prendre la parole, monsieur Helm.

**M. Michael Helm, directeur général, Direction de la politique des télécommunications, ministère de l'Industrie:** Honorables sénateurs, il s'agit d'un projet de loi relativement simple. Son objet, vous le savez, est d'abroger la Loi constituant en corporation de Western Canada Telephone Company, qu'on connaît plus communément sous le nom de BC Tel. Nous pensons que ce projet de loi est essentiellement une mesure d'ordre administratif, dans le sens où il ne soulève aucun problème sur le plan des politiques, mais il est néanmoins très important à nos yeux.

La loi a été adoptée en 1916, à une époque où le contexte des télécommunications étaient tout autre. Il y avait des monopoles régionaux. Il n'y avait pas de concurrence entre les compagnies. Bien sûr, tout cela a bien changé.

La compagnie visée par la loi a aussi changé et a franchi plusieurs étapes d'évolution. Nous avons donc maintenant atteint un stade où la Loi BC Tel fait obstacle à l'atteinte des objectifs de politique de télécommunications que le Parlement a établis, avec la Loi sur les télécommunications. Elle paralyse les opérations de la compagnie de plusieurs façons, en exigeant des approbations réglementaires que d'autres compagnies n'ont pas à obtenir. Elle exige de la compagnie qu'elle obtienne l'aval du conseil des ministres de la province concernée lorsqu'elle veut construire ou entretenir des installations en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba, ou le consentement de la municipalité de Prince Rupert pour se livrer à ses activités. Tous ces facteurs, c'est sûr, font obstacle à l'expansion de la compagnie, à son essor et sa compétitivité, choses que devrait maintenant favoriser la politique du gouvernement.

Nous avons demandé à chacune des provinces, à d'autres compagnies et au CRTC s'ils voyaient un inconvénient à l'abrogation de cette loi. Ils nous ont tous assuré par écrit que cela ne leur posait pas le moindre problème et qu'ils étaient tout à fait d'accord. Nous ne voyons pas d'objet de litige ici, et il est important que cette loi plutôt dépassée tombe dans l'oubli. C'est donc l'objet de ce projet de loi.

Nous répondrons avec plaisir aux questions des sénateurs.



**The Chairman:** To what extent would Bill S-26 change the operations of telecommunications and affect competition, especially in Alberta, Saskatchewan and Manitoba?

**Mr. Helm:** Basically, the bill enables. It smooths the way for TELUS, which is what BC Tel has evolved into, to expand into these other provinces, to build facilities, maintain them and operate them. Removal of the existing BC Tel Act enables that to happen. That is the kind of operation foreseen in the present Telecommunications Act.

This bill should enhance competition. It should bring the benefits of competition — lower prices, broader range of services, and so on — throughout these provinces.

**Senator Forrestall:** Would it be possible, Madam Chair, to have tabled copies of the correspondence with the provinces indicating their consent?

I would ask a supplementary to the question posed by the chair. Does this bill have any implications for telephone services in Atlantic Canada?

**Mr. Helm:** As to your first comment, of course we would be happy to file the correspondence. As to an impact on Atlantic Canada, I do not think there will be any.

**Senator Forrestall:** I notice you did not bother to tell us about the value of your shares.

**Mr. Helm:** I see no impediments to the company's operations in Atlantic Canada now, so I do not think this bill will affect them one way or another.

**Senator Forrestall:** I am awfully tempted to get into questions that I should not.

I have followed in the media the events leading up to this bill. I share the view that it is a housekeeping bill and that you require these changes. Thus, I have no concern. I just wish you well in order that you grow and prosper along with Western Canada and the rest of the country. The fewer the impediments standing in the way of expansion, growth and enhanced competitive positions, the better it is for the country.

We reviewed this bill in our caucus and are quite pleased to lend support to the measure.

**Senator Callbeck:** It seems that this legislation is very outdated and a hindrance to TELUS in many ways. You say that the CRTC agrees and the provinces agree. Do you know of anyone who objects, and, if so, why?

**Mr. Helm:** I am not aware of any objection. We have consulted quite broadly and no one has brought any objections at all to our attention.

**Senator Finestone:** Bill S-26 looks to be strictly a housekeeping procedure, but I would like to ask a few questions. Section 18 of the original act to incorporate the Western Canada

**La présidente:** Dans quelle mesure est-ce que le projet de loi S-26 modifierait les opérations des télécommunications et influencerait la compétition, particulièrement en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba?

**M. Helm:** En fait, le projet de loi facilite les choses pour TELUS, qui est le nom qu'a adopté BC Tel. Il aplanit la voie de l'expansion de la compagnie dans ces autres provinces, lui permet de construire des installations, de les entretenir et de les exploiter. C'est cela que permettrait l'élimination de la Loi BC Tel. C'est le genre d'activités prévues dans la présente loi sur les télécommunications.

Ce projet de loi devrait accroître la compétition. Il devrait entraîner les avantages que présente la compétition — des prix plus bas, un plus large éventail de services, et cetera — dans toutes ces provinces.

**Le sénateur Forrestall:** Sera-t-il possible, madame la présidente, de faire distribuer des copies des lettres des provinces qui signifient leur consentement?

J'aimerais ajouter un détail à la question qu'a posée la présidente. Est-ce que ce projet de loi touche, de quelque façon que ce soit, les services de téléphone offerts dans les provinces de l'Atlantique?

**M. Helm:** Pour répondre à votre première question, bien entendu nous serons heureux de vous remettre ces lettres. Pour ce qui est des répercussions sur les provinces de l'Atlantique, je ne crois pas qu'il y en aie.

**Le sénateur Forrestall:** J'ai remarqué que vous ne vous êtes pas donné la peine de nous parler de la valeur de vos actions.

**M. Helm:** Je ne vois pas d'obstacle aux activités de la compagnie dans les provinces de l'Atlantique actuellement, alors je ne crois pas que ce projet de loi y changera quoi que ce soit.

**Le sénateur Forrestall:** Je suis terriblement tenté de poser des questions que je devrais garder pour moi.

J'ai suivi, par l'entremise des médias, les événements qui ont précédé la présentation de ce projet de loi. Je suis d'accord, c'est plutôt une mesure d'ordre administratif et vous avez besoin de ces changements. Donc, cela ne me pose pas de problème. Je ne peux que vous souhaiter bonne chance et de croître et prospérer avec l'Ouest canadien et le reste du pays. Moins il y aura d'obstacles à l'expansion, à la croissance et à la position concurrentielle, mieux cela vaudra pour le pays.

Notre groupe parlementaire a examiné ce projet de loi et nous sommes très heureux d'appuyer cette mesure.

**Le sénateur Callbeck:** Il semble que cette loi soit dépassée et qu'elle fait entrave à TELUS de bien des façons. Vous dites que le CRTC est d'accord, et les provinces aussi. Connaissez-vous quelqu'un qui s'y objecte et, le cas échéant, pourquoi?

**M. Helm:** Pas que je sache. Nous avons procédé à une consultation assez vaste et personne n'a porté la moindre objection à notre intention.

**Le sénateur Finestone:** Le projet de loi S-26 semble être une simple procédure administrative, mais j'aimerais néanmoins poser quelques questions. L'article 18 de la loi originale d'incorporation

Telephone Company gave them the right to own and to operate anything in the province of British Columbia and anything adjacent thereto and in any state of the union of the United States.

Could you tell me if there is ownership by Americans and what percentage of ownership there was before TELUS was formed? What are the Canadian ownership provisions and Canadian management rules and the percentage-of-ownership rules by non-Canadians?

**Mr. Helm:** Originally, BC Tel was an American-owned company. I believe it was owned by GTE. When the Telecommunications Act was passed with the Canadian ownership control requirements, you may recall that there was a stipulation, in essence, to freeze BC Tel within the province. That is to say, GTE was not required to divest. They said, "Okay, you can continue in business."

**Senator Finestone:** It was grandfathered.

**Mr. Helm:** Exactly, but only within its territory. The merger with TELUS subsequently changed the ownership structure. Perhaps my colleagues or the folks from TELUS could provide more detail as to the exact percentages. However, essentially, the company was brought into line with the Canadian ownership control provisions. It then qualified as a Canadian company and was no longer constrained to B.C. because of the ownership concerns.

**Senator Finestone:** Mr. Helm, when was the company brought into line with Canadian ownership? What percentage of American ownership is still in place? What are the buyout provisions with respect to the American ownership; or are there no buyout provisions? What is the management control on the board?

**Ms Millie Nickason, Counsel, Legal Services, Policy Branch, Industry Canada:** I am not sure, senator, if I have all the details of your questions.

**Senator Finestone:** Ms Nickason, you did not even know that GTE was an original owner. You did not know that there was a grandfathered clause. I am not surprised that you do not know, because you did not know at the beginning.

**Ms Nickason:** GTE is a shareholder.

**Senator Finestone:** The corporate entity was American; is that right?

**Ms Nickason:** That is right. GTE is still a shareholder in TELUS, in the holding company.

**Senator Finestone:** To what percentage, please?

**Ms Nickason:** It is approximately 26 per cent. I would like to give you some detail, if I could, because it is a fairly complicated corporate structure. It has undergone a number of fairly significant

de Western Canada Telephone Company lui donnait le droit de posséder et d'exploiter n'importe quoi dans la province de la Colombie-Britannique et à proximité d'elle, et dans n'importe quel État de l'union des États-Unis.

Pourriez-vous me dire s'il y a des actionnaires américains, et quel pourcentage des actions ils possédaient avant la création de TELUS? Quelles sont les dispositions relatives à la propriété canadienne et aux règles de gestion canadiennes, et les règles visant le pourcentage des titres de participation détenus par des non canadiens?

**M. Helm:** À l'origine, BC Tel était une société américaine. Je crois que la compagnie appartenait à GTE. Lorsque la Loi sur les télécommunications a été adoptée, avec ses exigences sur la propriété et le contrôle, vous vous rappellerez peut-être qu'il s'y trouvait une disposition qui, en gros, visait à bloquer BC Tel dans la province. C'est-à-dire que GTE n'a pas été obligé de se retrancher. On lui a dit «D'accord, vous pouvez poursuivre vos activités».

**Le sénateur Finestone:** Elle a bénéficié d'une clause de droit acquis.

**M. Helm:** Exactement, mais seulement dans les limites de son territoire. La fusion avec TELUS, par la suite, a modifié la structure du capital social. Peut-être mes collègues ou les gens de TELUS pourraient-ils vous donner les pourcentages exacts. Quoiqu'il en soit, en fin de compte, la compagnie a été assujettie aux dispositions visant la participation et le contrôle canadiens. Elle est donc devenue une compagnie canadienne et n'a plus été contrainte de rester en Colombie-Britannique à cause de questions de répartition du capital.

**Le sénateur Finestone:** Monsieur Helm, quand la compagnie a-t-elle été assujettie aux dispositions visant la participation et le contrôle canadiens? Quel est le pourcentage d'actions encore détenu par des Américains? Quelles sont les dispositions de rachat en ce qui concerne les parts américaines? Ou est-ce que de telles dispositions ne sont pas prévues? Quelle est la structure de contrôle de gestion du conseil d'administration?

**Mme Millie Nickason, avocate, Services juridiques, Direction des politiques, Industrie Canada:** Je ne suis pas sûre, sénateur, de pouvoir donner des réponses détaillées à vos questions.

**Le sénateur Finestone:** Madame Nickason, vous ne saviez même pas que GTE avait été le propriétaire de la compagnie à l'origine. Vous ne saviez pas qu'il y avait une clause de droit acquis. Je ne suis pas surprise que vous ne le sachiez pas, parce que vous ne le saviez pas au départ.

**Mme Nickason:** GTE est actionnaire de la compagnie.

**Le sénateur Finestone:** L'entité constituée était américaine, n'est-ce pas?

**Mme Nickason:** C'est vrai. GTE est toujours actionnaire de TELUS, de la société de portefeuille.

**Le sénateur Finestone:** À quel pourcentage, s'il vous plaît?

**Mme Nickason:** Environ 26 p. 100. J'aimerais pouvoir vous donner des détails, si je le pouvais, parce que la structure de l'organisation est assez complexe. Elle a subi plusieurs



changes over the years. I am sure that the witnesses from TELUS can give you more information about their corporate structure. Certainly, if I get some of the details incorrect, they will correct me.

**The Chairman:** We will be hearing from Mr. Stewart Douglas, Vice-President of Legal Services at TELUS.

**Senator Finestone:** That is fine, Madam Chair. I believe that this is an important undertaking, and I am glad to see it move forward with certain provisions. There are rules in Canada about Canadian ownership. There are rules about Canadian management. Those rules did not apply to Bell Canada because it was grandfathered as a result of the GTE holdings. To my knowledge they have not been changed to this day.

If we are moving into a new era of TELUS, I want to know if there is any change in the management structure that would allow for the management rule of foreigners within TELUS. Is it different from the Canadian provisions, and do they hamper or enhance other corporate structures in the telecommunications field in Canada? That is the area of my interest prior to saying, "Yea, this is a great thing."

**Mr. Helm:** Clearly, senator, that is a fundamental concern.

**Senator Finestone:** However, it is not in any briefing material that we have received. There is no note that there was transfer or review of the ownership and the management structure.

**Mr. Helm:** I am sure we could provide some material in that regard. I am sure TELUS would be happy to do so as well.

**The Chairman:** Mr. Helm, we have a paper prepared by our research people. Do you have the briefing notes? Foreign ownership and telecommunications are dealt with on page 3. I think the answer is there. This material was sent to all members of the committee.

**Senator Finestone:** When did we receive this paper?

**Senator Poulin:** Last week.

**Senator Finestone:** I apologize.

**The Chairman:** You now have it in front of you.

**Mr. Leonard St-Aubin, Senior Director, Business and Regulatory Analysis, Telecommunications Policy Branch, Industry Canada:** It is worth noting, as you have done, that before the merger BC Tel was a grandfathered telephone company with a particular regime that applied to it. As Mr. Helm said, it was limited to operating within its existing territory. As a result of the merger, the grandfathering no longer applies. The general rules of Canadian ownership that apply to all telephone carriers under the Telecommunications Act of 1993 apply to BC Tel-TELUS and it must, as a result of the merger, meet those requirements. The company has said that it meets those requirements. Ultimately, it

modifications assez importantes au fil des années. Je ne doute pas que des témoins de TELUS puissent mieux vous renseigner sur la structure organisationnelle. En tout cas, si je me trompe quelque part, ils pourront me corriger.

**La présidente:** Nous devons entendre le témoignage M. Stewart Douglas, qui est le vice-président des Services juridiques de TELUS.

**Le sénateur Finestone:** C'est bien, madame la présidente. Je crois que c'est une initiative importante, et je suis heureuse de la voir certaines dispositions progresser. Il y a des règles, au Canada, sur la participation canadienne. Il y a des règles sur la gestion par des Canadiens. Ces règles ne s'appliquaient pas à Bell Canada parce que ses droits étaient protégés par une clause d'antériorité, à cause de la participation de GTE. À ma connaissance, rien n'a encore changé sur ce plan jusqu'à maintenant.

Si nous devons entrer dans une nouvelle ère de TELUS, j'aimerais savoir s'il y a des changements, dans la structure de gestion, qui toucheraient les règles de gestion, chez TELUS, visant les étrangers. Est-ce que c'est différent des dispositions visant les Canadiens, et est-ce qu'elles entravent ou favorisent d'autres structures d'entreprises du secteur des télécommunications au Canada? C'est ce que j'aimerais savoir avant de dire «Oui, c'est une très bonne chose».

**M. Helm:** Il est clair, sénateur, que c'est une préoccupation fondamentale.

**Le sénateur Finestone:** Et pourtant il n'en est question dans aucun des documents d'information que nous avons reçus. Rien ne dit qu'il y a eu transfert ou examen de la structure de propriété et de gestion.

**M. Helm:** Je suis sûr que nous pourrions fournir des documents à ce sujet. Je ne doute pas que TELUS serait heureux d'en faire autant.

**La présidente:** Monsieur Helm, nos chargés de recherche ont préparé un document. Avez-vous les notes de synthèse? Il est question, à la page 3, de la propriété étrangère. Je crois que vous y trouverez la réponse que vous cherchez. Ce document a été envoyé à tous les membres du comité.

**Le sénateur Finestone:** Quand l'avons-nous reçu?

**Le sénateur Poulin:** La semaine dernière.

**Le sénateur Finestone:** Je vous fais mes excuses.

**La présidente:** Il est devant vous.

**M. Leonard St-Aubin, directeur principal, Direction de la politique des télécommunications, Industrie Canada:** Il convient de souligner, comme vous l'avez dit, qu'avant la fusion, BC Tel était une compagnie de téléphone qui bénéficiait d'une clause de droit acquis et à laquelle s'appliquait un régime particulier. Comme le disait M. Helm, elle était limitée à n'exploiter que son territoire actuel. À la suite de la fusion, la clause de droit acquis ne s'appliquait plus. Les règles générales relatives à la propriété canadienne qui s'appliquent à toutes les compagnies de téléphone en vertu de la Loi sur les télécommunications de 1993 s'appliquent aussi à BC Tel-TELUS

is up to the CRTC to make a determination on that, if the matter were ever brought before them.

I think the repeal of this legislation does not change that status in any way. As a result of the merger, the generally applied rules apply to TELUS. It is no longer grandfathered; it must meet the rules.

**Senator Finestone:** Does that include the management board as well as ownership?

**Mr. St-Aubin:** The regulations under the Telecommunications Act with respect to Canadian ownership now apply to TELUS, and it must meet those requirements.

**Senator Finestone:** I notice that the briefing paper tells me that. What about management? How many members of the board of directors are Canadian and how many are American?

**Mr. St-Aubin:** I do not know the details regarding this particular company.

**The Chairman:** Senator, you can ask that question of the next witness.

**Mr. St-Aubin:** The rules, as constituted and published under the Telecommunications Act, apply to the company. It must meet those rules. If you would like to inquire of the company representatives as to the composition of the current board, they would have those details.

**Senator Adams:** We used to have Bell Canada in the territories. We are now called Nunavut. Does BC Tel own part of Northwest Tel?

**Mr. Helm:** No.

**Mr. St-Aubin:** Northwest Tel is owned by BCE, Bell Canada Enterprises.

**Senator Adams:** If that is the case, then I have no questions to ask.

**Mr. St-Aubin:** To my knowledge, Northwest Tel is not part of the new company.

[Translation]

**Senator Poulin:** The committee is usually asked to study a new legislation or changes to existing legislation. It is not often asked to study a bill repealing an act. Could you please explain why it is necessary to repeal the existing legislation to allow the new company to play the business and public service role it would like to play to the fullest?

**Mr. St-Aubin:** The existing legislation has put restraints on BC Tel which would apply to the new company. The specific rules applying to BC Tel were appropriate when the company had vested rights in its old territory. Since the rules would apply to the new company, it would be limited to competing in Alberta, in Saskatchewan and in Manitoba.

**Senator Poulin:** Can you give me an example?

et celle-ci doit, depuis la fusion, adhérer à ces règles. La compagnie affirme le faire. Au bout du compte, c'est au CRTC de le déterminer, si la question est portée devant lui.

Je crois que l'abrogation de cette loi ne change rien à cette situation. Avec la fusion, les règles en vigueur généralement s'appliquent aussi à TELUS. Elle n'est plus protégée par la clause de droit acquis; elle doit respecter les règles.

**Le sénateur Finestone:** Est-ce que cela englobe le conseil de direction et les règles de participation?

**M. St-Aubin:** Les règlements prévus par la Loi sur les télécommunications, en ce qui concerne la propriété canadienne s'appliquent maintenant à TELUS, qui est contrainte de les observer.

**Le sénateur Finestone:** Je vois que c'est indiqué dans le document d'information. Qu'en est-il de la direction? Combien de membres du conseil d'administration sont des Canadiens et combien sont américains?

**M. St-Aubin:** Je n'ai pas ce genre de détails sur cette compagnie en particulier.

**La présidente:** Sénateur, vous pourrez poser cette question au témoin suivant.

**M. St-Aubin:** Les règles, telles qu'elles sont constituées et publiées dans la Loi sur les télécommunications, s'appliquent à la compagnie. Elle doit respecter ces règles. Si vous voulez poser des questions aux représentants de la compagnie sur la composition du conseil d'administration actuel, ils seront en mesure de vous fournir les précisions que vous demandez.

**Le sénateur Adams:** Bell Canada était auparavant dans les territoires qui s'appellent maintenant le Nunavut. Est-ce que BC Tel est actionnaire de Northwest Tel?

**M. Helm:** Non.

**M. St-Aubin:** Northwest Tel est la propriété de BCE, les Entreprises Bell Canada Inc.

**Le sénateur Adams:** Si c'est le cas, je n'ai pas de questions à poser.

**M. St-Aubin:** À ce que je sache, Northwest Tel ne fait pas partie de la nouvelle compagnie.

[Français]

**Le sénateur Poulin:** Le comité étudie habituellement une nouvelle législation ou des changements à une législation existante. C'est plutôt rare que nous fassions l'étude d'un projet de loi qui abroge une loi. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi nous devons abroger la loi existante pour permettre à la nouvelle compagnie de jouer le rôle de service public et commercial qu'elle aimerait jouer pleinement?

**M. St-Aubin:** Loi actuelle a imposé des restrictions à la compagnie BC Tel qui s'appliqueraient à la nouvelle compagnie. Les règles spécifiques touchant BC Tel étaient appropriées lorsque la compagnie bénéficiait de certains droits acquis sur son ancien territoire. Étant donné que les règles de cette compagnie seraient appliquées à une nouvelle compagnie, cela limiterait cette dernière à faire concurrence en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba.

**Le sénateur Poulin:** Pouvez-vous me donner un exemple?



**Mr. St-Aubin:** If the old BC Tel company wanted to do business in Saskatchewan, in Alberta or in Manitoba, it would need Cabinet approval from the three Prairie provinces. It would be a bit absurd for TELUS, which already operates in Alberta, to have to obtain Cabinet approval from the province of Alberta to build facilities in that same province. That is a pernicious effect the existing legislation has. The act is out of date anyway.

**Senator Poulin:** Thank you. I understand the situation better now.

[English]

**The Chairman:** Thank you very much for appearing before us today.

Honourable senators, our next panel is from TELUS Communications. Please introduce your colleague for the record.

**Mr. Stewart Douglas, Vice-President, Legal Services, TELUS Communications:** With me today is Ralph Davis from our legal department in Burnaby.

I am pleased to be here this evening to talk to you about Bill S-26, to repeal An Act to incorporate the Western Canada Telephone Company. I would like to take this opportunity to thank Mr. Helm for the presentation he just gave and to thank he and his colleagues at Industry Canada for their understanding and willingness to bring this legislation forward.

TELUS Corporation is the largest telecommunications company in Western Canada and the second largest in the country. TELUS offers a full range of telecommunications products and services, such as local, long distance, wireless, data, Internet, and e-business solutions.

TELUS is the result of a merger in 1999 of BC Telecom Inc. of British Columbia and TELUS Corporation of Alberta. Each of the companies that merged to form TELUS have long histories in their respective provinces. The Alberta company, known as AGT, was originally controlled by the provincial government upon acquiring the assets of Bell Telephone in 1906. Today, the former AGT, now known as TELUS Communications Inc., and the former BC Tel, now known as TELUS Communications or B.C. Inc., remain as two separate companies both wholly owned by TELUS Corporation, which is the company formed by the 1999 merger of BC Telecom and TELUS.

The reason TELUS is seeking the repeal of the special act is to remove the specific provisions of the special act that still apply to the former BC Tel so that the company can proceed with its business plans under the same corporate and regulatory rules that apply to other companies in the Canadian telecommunications industry.

**M. St-Aubin:** Si l'ancienne compagnie BC Tel voulait s'installer en Saskatchewan, en Alberta ou au Manitoba, elle devrait alors obtenir l'approbation du conseil des ministres dans les trois provinces des Prairies. Il serait alors un peu aberrant pour la compagnie TELUS, qui opère déjà en Alberta, d'avoir à obtenir l'approbation du cabinet de la province de l'Alberta pour construire des installations dans cette même province. C'est l'effet pervers de la loi qui existe en ce moment et qui est, de toute façon, dépassée par les événements.

**Le sénateur Poulin:** Merci, je comprends mieux maintenant.

[Traduction]

**La présidente:** Je vous remercie d'avoir témoigné devant nous aujourd'hui.

Honorables sénateurs, nos prochains témoins représentent TELUS Communications. Je vous invite à présenter votre collègue aux fins du compte rendu.

**M. Stewart Douglas, vice-président, Services juridiques, TELUS Communications:** Je suis accompagné de Ralph Davis, de notre service juridique de Burnaby.

Je suis heureux d'être ici ce soir pour vous parler du projet de loi S-26, la Loi abrogeant la Loi constituant en corporation The Western Canada Telephone Company. J'aimerais saisir cette occasion de remercier M. Helm pour l'exposé qu'il vient de présenter et pour le remercier aussi, ainsi que ses collègues d'Industrie Canada, pour leur compréhension et leur volonté de faire adopter cette loi.

TELUS Corporation est la plus importante société de télécommunications de l'Ouest du Canada et la deuxième en importance au pays. Elle offre une vaste gamme de produits et de services de télécommunications, comme les services locaux, interurbains, sans fil, de données, Internet et de commerce électronique.

TELUS est le résultat de la fusion, survenue en 1999, de BC Telecom Inc., de la Colombie-Britannique, et de TELUS Corporation de l'Alberta. Chacune des compagnies qui se sont réunies pour former TELUS a un long passé de services dans sa province respective. La compagnie de l'Alberta, connue sous le nom d'AGT, était à l'origine sous le contrôle du gouvernement provincial, après que celui-ci a acquis les actifs de Bell Telephone en 1906. Aujourd'hui, l'ancienne AGT, qui porte maintenant le nom de TELUS Communications Inc., et l'ancienne BC Tel, connue maintenant sous le nom de TELUS Communications ou B.C. Inc., demeurent deux compagnies distinctes détenues en propriété exclusive par TELUS Corporation, la compagnie qui a été formée par la fusion, en 1999, de B.C. Telecom et de TELUS.

La raison pour laquelle TELUS souhaite l'abrogation de la loi spéciale est pour éliminer les dispositions spécifiques de la loi spéciale qui s'appliquent toujours à l'ancienne BC Tel, afin que la compagnie puisse réaliser ses plans d'affaires en vertu des mêmes règles d'entreprise et dispositions réglementaires qui s'appliquent aux autres compagnies de l'Industrie canadienne des télécommunications.

Two types of specific rules apply to the former BC Tel that do not apply to other Canadian telecommunications companies. TELUS is seeking the repeal of the special act because if TELUS were to amalgamate the operations of the former BC Tel and the former AGT, any company formed by the amalgamation would also be subject to these rules. In other words, the operations of the former AGT would become subject to these rules for the first time.

As I have indicated, there are two types of rules. First, there are rules that require the CRTC to approve certain corporate actions. Sections 8 and 9 and subsection 9(a) of the special act require CRTC approval in relation to certain dispositions or acquisitions or undertakings of shares or amalgamations of former companies on the part of the former BC Tel. It is important to note that the Canada Business Corporations Act contains provisions that address management and amalgamation issues for all companies subject to that act. The former BC Tel is subject to the Canada Business Corporations Act by virtue of its continuation under that act in 1993.

Moreover, honourable senators, the Competition Act provides for merger notification or review, where appropriate. The CRTC has been called upon regularly over the years to authorize certain aspects of corporate reorganization dealing with the former BC Tel and has done so when requested. The amalgamation of the former BC Tel and the former AGT would require CRTC approval under the special act and the CRTC is aware that this is our intention. However, the requirements for regulatory approval simply add to the regulatory workload of the company and the commission. It is significant, in our view, that the CRTC advised Industry Canada that it does not object to the repeal of the special act. This indicates that the CRTC is satisfied that it does not need this regulatory power in order to carry out its duties. Once again, of course, this power is not one the CRTC has over any other Canadian telecommunications company.

The second type of role is one that restricts the geographic operations of the former BC Tel. Section 17 of the special act prevents the former BC Tel from constructing, operating or maintaining telephone lines, other than long-distance lines in the City of Prince Rupert, B.C., or in the provinces of Alberta, Saskatchewan and Manitoba, without the express consent of the municipality or the lieutenant-governors in council of the provinces in question.

To understand why these rules are present in the special act, it is important to note that at the time the special act was created the nation's telecommunications industry consisted primarily of monopoly service providers, including provincially owned companies being set up in the Prairie provinces. The purpose of this provision was to prevent BC Tel from entering the telecommunications market in the Prairie provinces without provincial approval so that those provinces could protect the government-owned companies from competition if they chose to do so. These provisions of the special act are today at odds with our open and competitive telecommunications industry.

Il y a deux types de règles spécifiques qui s'appliquent exclusivement à l'ancienne compagnie BC Tel dans l'industrie canadienne des télécommunications. TELUS souhaite l'abrogation de la loi spéciale parce que si elle veut fusionner les opérations de l'ancienne BC Tel avec celles de l'ancienne AGT, toute compagnie ainsi créée serait assujettie à ces mesures. Autrement dit, le fonctionnement de l'ancienne AGT serait régi par ces dispositions pour la première fois de son histoire.

Comme je le disais, il existe deux types de règles. Tout d'abord, il y a celles qui exigent que le CRTC approuve certaines initiatives de l'entreprise. Selon les articles 8 et 9 et l'alinéa 9a) de la loi spéciale, le CRTC doit donner son approbation préalable à certaines ventes ou acquisitions, aux fusions ou aux achats d'actions par l'ancienne BC Tel. Il est important de souligner que la Loi sur les Corporations commerciales canadiennes renferme des dispositions qui traitent de la gestion et des fusions, lesquelles visent toutes les compagnies régies par la loi. L'ancienne BC Tel est régie par la Loi sur les Corporations commerciales canadiennes en vertu de sa continuation survenue conformément à la loi, en 1993.

De plus, honorables sénateurs, la Loi sur la concurrence prévoit des préavis de fusionnement ou des mesures de révision selon les besoins. Le CRTC a été régulièrement appelé, au fil des ans, à autoriser certains aspects de la réorganisation de l'entreprise se rapportant à l'ancienne BC Tel, et il l'a fait quand on le lui a demandé. En vertu de la loi spéciale, la fusion de l'ancienne BC Tel avec l'ancienne AGT devrait être approuvée par le CRTC, qui connaît d'ailleurs notre intention. Cependant, cette exigence ne fait qu'alourdir le fardeau de notre compagnie et du CRTC. Il nous semble donc significatif que le CRTC ait avisé Industrie Canada qu'il ne voit pas d'objection à l'abrogation de la loi spéciale. C'est l'indication que le CRTC juge n'avoir pas besoin de ce pouvoir de réglementation pour s'acquitter de ses fonctions. Je le répète, le CRTC n'exerce ce pouvoir sur aucune autre compagnie canadienne de télécommunications.

Le deuxième type de disposition en est un qui entrave le fonctionnement géographique de l'ancienne BC Tel. L'article 17 de la loi spéciale empêche l'ancienne BC Tel de construire, d'exploiter et d'entretenir des lignes téléphoniques, à part le service interurbain, dans la ville de Prince Rupert en Colombie-Britannique ou dans les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, sans avoir préalablement obtenu le consentement de la municipalité et des lieutenants gouverneurs en conseil des provinces concernées.

Pour comprendre le motif de l'existence de ces règles dans la loi spéciale, il convient de rappeler qu'au moment de la création de cette loi spéciale, l'industrie canadienne des télécommunications ne comptait que des monopoles, y compris dans le cas des nouvelles sociétés contrôlées par les gouvernements dans les prairies. L'objet de ces dispositions était d'empêcher BC Tel d'accéder au marché des télécommunications dans les provinces des prairies sans obtenir au préalable l'approbation des provinces, afin que celles-ci puissent protéger leurs sociétés contre la concurrence, si elles le souhaitaient. Ces dispositions de la loi spéciale vont aujourd'hui à l'encontre du



The public policy justification for these territorial restrictions no longer exists and section 17 of the special act is contrary to the spirit and intent of Canadian telecommunications policy. Once again, it is important to recognize that the governments of the three Prairie provinces do not object to the repeal of the special act.

Based on what has been described, it is the view of TELUS that the legislation before you be approved and that the Western Canada Telephone Company Act be repealed because it places TELUS at a disadvantage relative to other Canadian telecom companies. There is no public policy or other reason for its continued existence. The two types of rules I have mentioned are no longer needed in today's competitive environment and stand as an impediment to the success of TELUS as a fully integrated, full-service national service provider. Necessary governance and regulatory provisions are addressed in other legislation, including the Canada Business Corporations Act, the Telecommunications Act and the Competition Act.

We are grateful for your consideration of this matter, honourable senators, and will be pleased to answer any questions you may have.

**The Chairman:** Do you think competition will work in the Canadian telecommunication world in an era of convergence?

**Mr. Douglas:** Yes, I believe it will, Madam Chair.

Convergence has been occurring over a period of years. There have been discussions of convergence of technologies and there have been discussions of convergence of businesses. I believe that the oversight of the regulator as required will ensure that there will be fair and open competition in Canada.

**The Chairman:** What are the real benefits your company will gain from Bill S-26?

**Mr. Douglas:** It will allow TELUS to organize itself internally to meet competition in Alberta and British Columbia and also to go forward and compete in other provinces in Canada, specifically Saskatchewan and Manitoba, without having the impediments that I have just described.

**Senator Forrestall:** I had asked for the tabling of communications with the various provinces. Have you had such consultation or communications and, if so, could you table any written responses or communications you have had?

What I am looking for is whether there was, between the lines or in the lines, any suggestion of concern from any of the other provinces.

climat d'ouverture et de concurrence qui règne dans l'industrie des télécommunications de nos jours.

Sur le plan des politiques publiques, il n'y a plus de raisons pouvant justifier ces limitations territoriales, et l'article 17 de la loi spéciale est contraire à l'esprit et à l'intention de la politique canadienne sur les télécommunications. J'insiste en rappelant qu'il est important de reconnaître que les gouvernements des trois provinces des Prairies ne s'opposent pas à l'abrogation de la loi spéciale.

C'est pour toutes ces raisons que TELUS vous demande d'approuver le projet de loi qui est devant vous et d'abroger la loi constituant en corporation The Western Canada Telephone Company, parce que celle-ci met TELUS en position désavantageuse face aux autres compagnies canadiennes de télécommunication. Il n'existe plus aucune raison de maintenir cette loi, que ce soit du point de vue des politiques publiques ou autre. Les dispositions des deux types dont j'ai parlé sont superflues dans un contexte concurrentiel moderne et elles font obstacle au succès de TELUS en tant qu'entreprise nationale pleinement intégrée offrant une gamme complète de services de télécommunications. Les mesures nécessaires en matière d'intendance et de réglementation se trouvent ailleurs, notamment dans la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, la Loi sur les télécommunications et la Loi sur la concurrence.

Nous vous sommes reconnaissants de bien vouloir examiner cette question, honorables sénateurs, et nous répondrons avec plaisir à vos questions.

**La présidente:** Croyez-vous que la concurrence pourra se maintenir dans le monde des télécommunications canadiennes, dans une ère de convergence?

**M. Douglas:** Oui, je le crois, madame la présidente.

Cela fait déjà quelques années que la convergence est entamée. Il y a eu des discussions sur la convergence des technologies et sur la convergence des entreprises. Je crois que la surveillance qu'exercera, comme c'est exigé, l'organe de réglementation, assurera le maintien d'une compétition juste et ouverte au Canada.

**La présidente:** Quels avantages réels votre compagnie tirera-t-elle de l'adoption du projet de loi S-26?

**M. Douglas:** Cela permettra à TELUS de s'organiser à l'interne de manière à rivaliser avec ses concurrents de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, et aussi d'aller de l'avant et de rivaliser avec les autres compagnies dans d'autres provinces du Canada, plus particulièrement la Saskatchewan et la Manitoba, sans se buter aux obstacles que je viens de décrire.

**Le sénateur Forrestall:** J'avais demandé que l'on distribue les documents de communications avec les diverses provinces. Avez-vous procédé à de telles consultations et communications et, le cas échéant, pourriez-vous déposer les réponses obtenues par écrit ou les communications que vous avez reçues?

Ce que je cherche à savoir c'est si les provinces ont exprimé, que ce soit entre les lignes ou clairement, des suggestions ou des préoccupations.

**Mr. Douglas:** I believe those consultations were done through my colleagues at Industry Canada. I am not aware of any provincial concerns.

**Senator Forrestall:** A broader question that continues to arise is the degree of satisfaction that the communications industry has with proceeding within the rules of the CRTC as opposed to shifting to the Competition Bureau, which would have the facility of accelerating or speeding up, certainly, and of removing some of the long, drawn-out requirements that in today's world cost money.

**Mr. Douglas:** It takes a long time to achieve moving from a highly regulated industry, which the telecommunications industry was, to a fully competitive industry. Certain steps are required to be taken in order to get to that state. I believe that the CRTC has gone a long way in taking our industry from that highly regulated state to a much more competitive industry so that now we provide several services, such as long distance, that do not need regulation. The wireless business does not need regulation either, according to the CRTC. Those businesses are fully open and competitive, and we and other businesses are moving in that direction as well.

**Senator Forrestall:** Would it be of any advantage to you, your associates or other interested people to speed up this process to maybe two and one-half or three years?

**Mr. Douglas:** There are many different perspectives on that issue. Certain players in the industry may feel that it would be advisable to speed it up, but I think you will find other people in the industry who would not want to have that done. That would depend on their relative participation in the industry. I would say that the CRTC takes into consideration all of those perspectives when it goes forward with its deregulation of the telecommunications industry.

**Senator Forrestall:** You present an interesting point of view and you will be aware much more than I am that it runs contrary to current thinking where time is of the essence. How long have you been involved in this process? Would it have been to your advantage had you been able to do this in half the time?

I am wondering if the process as it exists impedes your capacity to grow and to venture out in the business sense. Ultimately, Canadians would have a better service, perhaps a more competitive service. Can you comment on that?

**Mr. Douglas:** What I would like to comment on, senator, is that the industry has gone a long way in a short period of time. I do believe that the industry is very competitive right now. I believe that TELUS and other telecommunications companies in Canada are allowed to grow and are, in fact, growing outside of their traditional operating territories. TELUS does have offices in Toronto and Ottawa to serve customers.

**Senator Forrestall:** Careful. You are becoming tainted.

**M. Douglas:** Je crois que ces consultations ont été menées par l'entremise de mes collègues d'Industrie Canada. Je ne suis pas au courant de préoccupations qu'auraient exprimé les provinces.

**Le sénateur Forrestall:** Il y a une question plus générale qui continue de se poser, c'est celle de la mesure dans laquelle l'industrie des communications est disposée à poursuivre ses activités selon les règles du CRTC par opposition à un transfert sous l'égide du Bureau de la concurrence, lequel aurait la possibilité d'accélérer les choses, certainement, et de supprimer certaines des fastidieuses mesures dépassées qui, dans le monde d'aujourd'hui, sont coûteuses.

**M. Douglas:** Il faut beaucoup de temps pour passer d'une industrie hautement réglementée, comme l'est l'industrie des télécommunications, à une industrie pleinement compétitive. Certaines étapes doivent être franchies pour arriver à cela. Je crois que le CRTC a fait beaucoup pour amener notre industrie dans ce contexte hautement réglementé et en faire une industrie beaucoup plus compétitive, et c'est pourquoi nous fournissons maintenant plusieurs services, comme les services interurbains, qui n'ont pas besoin d'être réglementés. Le téléphone sans fil n'en a pas besoin non plus, d'après le CRTC. Ces activités sont tout à fait ouvertes et compétitives et, à l'instar d'autres entreprises, nous adoptons aussi cette orientation.

**Le sénateur Forrestall:** Y aurait-il le moindre avantage pour vous, vos associés ou d'autres intéressés, à ce que ce processus soit accéléré pour ne prendre, peut-être, que deux ans et demi ou trois ans?

**M. Douglas:** Les avis diffèrent largement à ce sujet. Certains membres de l'industrie pourraient estimer recommandable d'accélérer les choses, mais je pense que vous pourrez trouver d'autres personnes dans l'industrie qui seraient de l'avis contraire. Cela dépendrait de leur degré de participation dans le secteur. Je dirais que le CRTC tient compte de tous ces points de vue lorsqu'il va de l'avant avec la déréglementation de l'industrie des télécommunications.

**Le sénateur Forrestall:** Vous faites valoir un point de vue intéressant et vous serez beaucoup plus conscience que moi que cela va à l'encontre de la croyance actuelle en ce qui a trait à la rigueur des délais. Depuis combien de temps participez-vous au processus? Est-ce que cela aurait été dans votre intérêt de pouvoir faire ceci en la moitié moins du temps?

Je me demande si le processus tel qu'il existe vous empêche de croître et d'entreprendre des chose professionnellement parlant. Au bout du compte, les Canadiens auraient un meilleur service, qui sait un service plus concurrentiel. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

**M. Douglas:** Ce que j'aimerais dire, sénateur, c'est que l'industrie a beaucoup progressé en peu de temps. Je crois qu'elle est très concurrentielle à l'heure qu'il est. Je crois que TELUS et d'autres sociétés de télécommunication au Canada sont autorisées à croître et le font bel et bien à l'extérieur de leur territoire d'exploitation traditionnel. TELUS a des bureaux à Toronto et à Ottawa pour servir ses clients.

**Le sénateur Forrestall:** Attention. Vous commencez à être entaché.



**Mr. Douglas:** I would say that the industry has moved quite far in a short period of time.

**Senator Forrestall:** I congratulate you. You are doing superbly well, in my judgment.

**Senator Callbeck:** It seems that the reasons are obvious for repealing this legislation. You mentioned that the provinces had not expressed any concerns. I will ask you the same question I asked the other witnesses. Has anyone expressed any concern to you about this bill?

**Mr. Douglas:** Not that I am aware of. There has been no concern expressed to us.

**Senator Finestone:** You are doing so well, why should they be concerned?

**Mr. Douglas:** I do not believe Mr. Helm has heard concerns through consultations either.

**Senator Finestone:** What percentage of the management team is Canadian? How many sit on it and how many of those who sit are Canadian?

**Mr. Douglas:** There are 16 members on the board of directors. GTE has the ability to nominate four members to the board, and they have nominated three.

**Senator Finestone:** Three out of sixteen, therefore, are American. Are all the rest Canadian?

**Mr. Douglas:** I believe all the rest are Canadian.

**Senator Finestone:** Therefore, you have met the criteria and the responsibility that one undertakes as a Canadian operator in the Canadian field, the same as other telecommunications companies across Canada are required to do.

**Mr. Douglas:** The foreign ownership regulations under the Telecommunications Act apply to us as they do to all other telecommunications companies in Canada, and we have met those regulations.

**Senator Finestone:** That is good because there were both ownership and management issues. Did you have to buy out the GTE shares?

**Mr. Douglas:** Perhaps I could digress and give you some history.

Prior to the merger of B.C. Telecom and TELUS Corporation in 1999, GTE Corporation owned just over 50 per cent of B.C. Telecom. As a result of the merger of the two companies, GTE's ownership of the combined entity fell to approximately 26.6 per cent.

**Senator Finestone:** Therefore, no was no call for divestiture.

**Mr. Douglas:** That is correct.

**Senator Finestone:** Was there a purchase back of shares?

**Mr. Douglas:** There was no purchase back of the shares, and we are still subject to the same limit as all other telecommunications holding companies in Canada whereby foreign ownership is limited to 33.3 per cent.

**M. Douglas:** Je dirais que l'industrie s'est rendue assez loin dans un court laps de temps.

**Le sénateur Forrestall:** Je vous félicite. Les choses vont superbement bien pour vous selon moi.

**Le sénateur Callbeck:** Il semble y avoir des raisons évidentes d'abroger cette mesure législative. Vous avez dit que les provinces n'ont exprimé aucune préoccupation. Je vais vous poser une question que j'ai déjà posée aux autres témoins. Y a-t-il quelqu'un qui a exprimé des craintes au sujet de ce projet de loi?

**M. Douglas:** Pas à ce que je sache. Personne ne nous a fait part de craintes.

**Le sénateur Finestone:** Les affaires vont tellement bien, pourquoi devraient-ils s'inquiéter?

**M. Douglas:** Je ne crois pas que M. Helm ait entendu de plaintes non plus dans le cadre des consultations.

**Le sénateur Finestone:** Quel est le pourcentage de Canadiens au sein de l'équipe de gestion? Combien de personnes siègent au conseil d'administration et quel est le nombre de Canadiens?

**M. Douglas:** Seize membres siègent au conseil d'administration. La société GTE peut nommer quatre membres au conseil et elle en a nommé trois.

**Le sénateur Finestone:** Il y a donc trois membres sur seize qui sont américains. Tous les autres sont canadiens?

**M. Douglas:** Je crois que tous les autres sont canadiens.

**Le sénateur Finestone:** Par conséquent, vous avez respecté le critère selon lequel vous vous engagez en tant qu'exploitant canadien au Canada tout comme les autres sociétés de télécommunication à l'échelle du pays doivent le faire.

**M. Douglas:** Les règles régissant la propriété étrangère contenues dans la Loi sur les télécommunications s'appliquent à nous au même titre qu'à toutes les autres sociétés de télécommunication au Canada et nous devons nous y conformer.

**Le sénateur Finestone:** C'est bien parce qu'il y avait des problèmes relatifs à la propriété et à la gestion. Avez-vous dû racheter les actions de la société GTE?

**M. Douglas:** Je pourrais peut-être faire une digression et vous rappeler certains faits.

Avant la fusion de BC Telecom Inc. et de TELUS Corporation en 1999, la société GTE possédait un peu plus de la moitié de BC Telecom Inc. Après la fusion, la participation de la GTE dans la nouvelle société de portefeuille est tombée à environ 26,6 p. 100.

**Le sénateur Finestone:** Il n'y pas eu de demande de cession des actifs.

**M. Douglas:** C'est exact.

**Le sénateur Finestone:** Y a-t-il eu rachat d'actions?

**M. Douglas:** Il n'y a pas eu de rachat d'actions et nous sommes toujours assujettis, à l'instar de toutes les autres sociétés de portefeuille de télécommunication au Canada, à la limite de propriété étrangère de 33,3 p. 100.

**Senator Finestone:** You certainly made a big splash over the summer. I heard all about TELUS on a morning as well as an afternoon phone-in show. What was all the excitement about?

**Mr. Douglas:** That might have been when we announced that we were making a takeover bid for Clearnet Communications.

**Senator Finestone:** That was it. How is that going?

**Mr. Douglas:** The offering circulars are going out to the shareholders as we speak. We are hoping that they will submit their shares to our offer in order that we can accept the offer and go forward.

**Senator Finestone:** Good luck. It sounded very interesting. Is that subject to the CRTC review?

**Mr. Douglas:** It is subject to review by the Competition Tribunal, and to Industry Canada for certain spectrum licences.

**The Chairman:** Senators, is it agreed that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill S-26?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Is it agreed that the title stand?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 1 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 2 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 3 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 4 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall the title carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall the bill carry?

**Senator Forrestall:** I have one question. Has anyone checked whether the bill says the same thing in French as it does in English?

**The Chairman:** That was checked by our clerk.

Shall the bill carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Is it agreed that I report the bill, as adopted, to the Senate without amendment?

**Hon. Senators:** Agreed.

The committee adjourned.

**Le sénateur Finestone:** Vous avez certes fait sensation cet été. J'ai tout entendu au sujet de TELUS dans le cadre d'une tribune téléphonique une matinée et un après-midi. Quelle était la raison de toute cette effervescence?

**M. Douglas:** C'est peut-être lorsque nous avons annoncé que nous faisons une offre d'achat visant à la mainmise de Clearnet Communications.

**Le sénateur Finestone:** C'est cela. Comment vont les choses à cet égard?

**M. Douglas:** Nous livrons les prospectus aux actionnaires au moment où je vous parle. Nous espérons qu'ils s'inclineront devant notre offre pour que nous puissions aller de l'avant.

**Le sénateur Finestone:** Bonne chance. Cela semblait très intéressant. Est-ce que cela est assujéti à un examen par le CRTC?

**M. Douglas:** Oui cela est assujéti à un examen par le Tribunal de la concurrence et par Industrie Canada en ce qui a trait à certaines licences d'utilisation du spectre.

**La présidente:** Sénateurs, les membres du comité sont-ils d'accord pour procéder à l'étude article par article du projet de loi S-26?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** L'adoption du titre est-il reporté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** L'article 1 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** L'article 2 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** L'article 3 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** L'article 4 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Le titre est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Le projet de loi est-il adopté?

**Le sénateur Forrestall:** J'ai une question. Quelqu'un a-t-il vérifié s'il y a concordance entre la version française et la version anglaise du projet de loi?

**La présidente:** Notre greffier s'en est occupé.

Le projet de loi est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Êtes-vous d'accord pour que je fasse rapport du projet de loi au Sénat sans amendement?

**Des voix:** D'accord.

La séance est levée.











*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Cœur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Cœur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

WITNESSES—TÉMOINS

**Wednesday, September 20, 2000**

*From Industry Canada:*

Michael Helm, Director General, Telecommunications Policy  
Branch;

Leonard St-Aubin, Senior Director, Business and Regulatory  
Analysis, Telecommunications Policy Branch;

Drew Olsen, Economist, Telecommunications Policy Branch;

Millie Nickason, Counsel, Legal Services.

*From Telus Communications:*

Stewart Douglas, Vice-President, Legal Services;

Ralph A. Davis, Senior Counsel.

**Le mercredi 20 septembre 2000**

*Du ministère de l'Industrie:*

Michael Helm, directeur général, Direction de la politique des  
télécommunications;

Leonard St-Aubin, directeur principal, Analyse industrielle  
et réglementaire, Direction de la politique des  
télécommunications;

Drew Olsen, économiste, Direction de la politique des  
télécommunications;

Millie Nickason, avocate, Services juridiques.

*De Telus Communications:*

Stewart Douglas, vice-président, Services juridiques;

Ralph A. Davis, conseiller principal.

A1  
C19  
783

Government  
Publications



Second Session  
Thirty-sixth Parliament, 1999-2000

Deuxième session de la  
trente-sixième législature, 1999-2000

SENATE OF CANADA

---

SÉNAT DU CANADA

---

*Standing Senate Committee on*

*Comité sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chair:*  
The Honourable LISE BACON

---

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

---

## INDEX

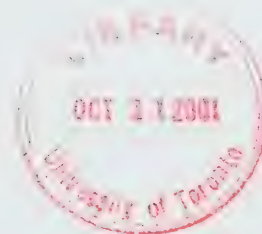
## INDEX

OF PROCEEDINGS

DES DÉLIBÉRATIONS

*(Issues Nos. 1 to 21 inclusive)*

*(Fascicules nos 1 à 21 inclusivement)*





Prepared by

Ariane Bissonnette,

Information and Documentation Branch,

**LIBRARY OF PARLIAMENT**

Compilé par

Ariane Bissonnette,

Direction de l'information et de la documentation,

**BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT**

## SENATE OF CANADA

Transport and Communications,  
Standing Senate Committee  
2nd Session, 36th Parliament, 1999-2000

### INDEX

(Issues 1-21 inclusive)

**R:** *Issue number followed by R refers to the report contained within that issue.*

### COMMITTEE

#### Transport and Communications, Standing Senate Committee

##### Motions and agreements

Bill C-26, 20:3,7-8

Bill S-17, 12:3; 13:3-4,7-9

Bill S-26, 21:5,17

Budget, 8:4; 10:4

Documents, filing, 1:6; 2:4; 3:3,36; 4:3; 5:3-4; 6:3-5; 7:3; 18:4

Draft report, distribution, 7:4; 8:4

Final report, 8:4

Future business, 9:3-9; 10:4-5

Meetings, right to attend, 7:4; 8:3-4

Organization meeting, 1:4-6,9-13

State of transportation safety and security in Canada, 21:4

Subcommittee on Communications, 8:4; 12:3,16-7

Subcommittee on Transportation Safety, establishment, 11:4-5,20-1

##### Orders of reference

Airline industry restructuring in Canada, 1:3

Bill C-26, 14:3

Bill S-17, 10:3

Bill S-26, 21:3

State of transportation safety and security in Canada, 11:3

##### Procedure, 4:4-5; 9:10-3

##### Questions of privilege and points of order

Senator Lebreton, correction, 5:39

Senator Poulin, Subcommittee on Communications, membership, 9:8

##### Reports to Senate

*Airline Industry Restructuring in Canada*, 8:6

Bill C-26, without amendment, but with observations, 20:4-6

Bill S-17, with amendments, 13:5-6

Bill S-26, without amendment, 21:6

Budget, 1:7-8

State of transportation safety and security in Canada, 21:6

### SENATORS

#### Adams, Hon. Willie

Airline industry restructuring in Canada, 1:39; 2:17-8,68-9; 3:39-40; 6:38-9

Bill C-26, 14:35-6,44,53-5; 15:12-3,17-8,31-2; 16:15-6; 17:24-5

Bill S-17, 10:17-8; 12:15-6

Bill S-26, 21:11

#### Andreychuk, Hon. Raynell

Airline industry restructuring in Canada, 7:19-21,35-6

#### Atkins, Hon. Norman K.

Airline industry restructuring in Canada, 6:39-40,53-4,58

## SÉNAT DU CANADA

Transports et communications,  
Comité sénatorial permanent  
2<sup>e</sup> session, 36<sup>e</sup> législature, 1999-2000

### INDEX

(Fascicules 1-21 inclusivement)

**R:** *Le numéro de fascicule suivi d'un R réfère au rapport contenu dans ce fascicule.*

### COMITÉ

#### Transports et communications, Comité sénatorial permanent

##### Motions et conventions

Budget, 8:4; 10:4

Documents, dépôt, 1:6; 2:4; 3:3,36; 4:3; 5:3-4; 6:3-5; 7:3; 18:4

État de la sécurité des transports au Canada, 21:4

Projet de loi C-26, 20:3,7-8

Projet de loi S-17, 12:3; 13:3-4,7-9

Projet de loi S-26, 21:5,17

Rapport, ébauche, distribution, 7:4; 8:4

Rapport final, 8:4

Réunion d'organisation, 1:4-6,9-13

Réunions, droit d'assister, 7:4; 8:3-4

Sous-comité de la sécurité des transports, création, 11:4-5,20-1

Sous-comité des communications, 8:4; 12:3,16-7

Travaux futurs, 9:3-9; 10:4-5

##### Ordres de renvoi

État de la sécurité des transports au Canada, 11:3

Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 1:3

Projet de loi C-26, 14:3

Projet de loi S-17, 10:3

Projet de loi S-26, 21:3

##### Procédure, 4:4-5; 9:10-3

##### Questions de privilège et appels au Règlement

Sénateur Lebreton, rectification, 5:39

Sénateur Poulin, Sous-comité des communications, membres, 9:8

##### Rapports au Sénat

Budget, 1:7-8

État de la sécurité des transports au Canada, 21:6

Projet de loi C-26, sans amendement, mais avec des observations, 20:4-6

Projet de loi S-17, avec amendements, 13:5-6

Projet de loi S-26, sans amendement, 21:6

*Restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada*, 8:6

### SÉNATEURS

#### Adams, honorable Willie

Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 1:39; 2:17-8,68-9; 3:39-40; 6:38-9

Projet de loi C-26, 14:35-6,44,53-5; 15:12-3,17-8,31-2; 16:15-6; 17:24-5

Projet de loi S-17, 10:17-8; 12:15-6

Projet de loi S-26, 21:11

#### Andreychuk, honorable Raynell

Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 7:19-21,35-6

#### Atkins, honorable Norman K.

Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 6:39-40,53-4,58



**Bacon, Hon. Lise, Chairman of the Committee**

Airline industry restructuring in Canada, 1:19-20,47; 3:8,40; 4:14; 5:8-10,19,29,53; 6:20,29,61,75,87,103; 7:10,15,26  
 Bill C-26, 14:14,20-1,25,34,41,57,62-3,67,71-3; 16:12; 17:11-4,17-8,21,25,29,48-9,53,56; 18:15,18,22,58-9,74,81; 19:8-10,18-20,23,27-8  
 Bill S-17, 11:8,14; 12:12-4  
 Bill S-26, 21:8-11,14  
 Committee, procedure, 3:36; 4:4-5; 9:5-9,12-3; 11:20-1; 12:16-7; 13:7-9; 20:7-8; 21:17  
 Organization meeting, 1:9-13

**Bolduc, Hon. Roch**

Bill C-26, 14:72-3

**Callbeck, Hon. Catherine S.**

Airline industry restructuring in Canada, 1:21,37-8,46; 3:13-5; 4:11-2,29-30; 7:12-3,31-2  
 Bill C-26, 14:15-8,27-8,41,51-2; 15:10-3,28-9; 16:9-11; 17:14-6,34-7,50; 18:31-3,50-4,64-8; 19:14-6,24,30-4  
 Bill S-17, 10:9-10,25-6,33-4; 12:11-2  
 Bill S-26, 21:8,16  
 Committee, procedure, 12:16

**Christensen, Hon. Ione**

Airline industry restructuring in Canada, 5:17; 6:40

**De Bané, Hon. Pierre**

Airline industry restructuring in Canada, 1:22,31,46-7; 2:35-6

**Fairbairn, Hon. Joyce**

Airline industry restructuring in Canada, 1:29-31,44; 2:74,91-3; 3:19-20; 5:16-8,32-4,44-7,52; 6:34-7,54-5,64,74-5,86-7,101-3,111-2; 7:21-3,34-6

**Finestone, Hon. Sheila**

Airline industry restructuring in Canada, 3:12-3,28-31; 4:25-7; 5:15-6,26,29-34,48-53; 6:27-31,44-6,49,64,71-5,84-6,90,100-3; 7:23-6,33-5  
 Bill C-26, 14:21-4; 17:16-20,25-6,29-30,42-4,52-4; 18:15-23,28,38-9,48,54-5,61,75-82; 19:17-21,24,35  
 Bill S-26, 21:8-11,16-7  
 Committee, procedure, 9:5-7,13

**Forrestall, J. Michael, Deputy Chairman of the Committee**

Airline industry restructuring in Canada, 1:22-8,42-4; 2:9-11,29-30,34,43-4,58-61,77-80; 3:8-11; 4:8-10,27-9; 5:9-11,18,22-6,32-3,39-41,44,53-4; 6:9-11,31,37,40-1,50,62-8,81-3  
 Bill C-26, 14:11-5,21,28-33,39-41,49-51,75-6; 15:8-10,14-5,18,25-8; 16:7-9,13,20-3; 17:11-4,17,30-4,49-50; 18:10-3,22-3,29-31,46-50,59-64; 19:11-4,19-20,28-30,33-4  
 Bill S-17, 11:15-7,20; 12:12-6  
 Bill S-26, 21:8,14-6  
 Committee, procedure, 4:4; 11:20-1; 20:7; 21:17  
 Organization meeting, 1:9-11

**Furey, Hon. George**

Bill C-26, 14:26-7,43-4,52-3; 16:18-9; 18:22,33-5  
 Bill S-17, 10:19-20,34-5; 11:9-10,16-9; 12:14-5  
 Committee, procedure, 11:21; 12:17; 13:7-8

**Gill, Hon. Aurélien**

Committee, procedure, 20:7

**Johnson, Hon. Janis G.**

Airline industry restructuring in Canada, 1:34-5  
 Committee, procedure, 9:5-7,13  
 Organization meeting, 1:12

**Bacon, honorable Lise, président du Comité**

Comité, procédure, 3:36; 4:4-5; 9:5-9,12-3; 11:20-1; 12:16-7; 13:7-9; 20:7-8; 21:17  
 Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 1:19-20,47; 3:8,40; 4:14; 5:8-10,19,29,53; 6:20,29,61,75,87,103; 7:10,15,26  
 Projet de loi C-26, 14:14,20-1,25,34,41,57,62-3,67,71-3; 16:12; 17:11-4,17-8,21,25,29,48-9,53,56; 18:15,18,22,58-9,74,81; 19:8-10,18-20,23,27-8  
 Projet de loi S-17, 11:8,14; 12:12-4  
 Projet de loi S-26, 21:8-11,14  
 Réunion d'organisation, 1:9-13

**Bolduc, honorable Roch**

Projet de loi C-26, 14:72-3

**Callbeck, honorable Catherine S.**

Comité, procédure, 12:16  
 Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 1:21,37-8,46; 3:13-5; 4:11-2,29-30; 7:12-3,31-2  
 Projet de loi C-26, 14:15-8,27-8,41,51-2; 15:10-3,28-9; 16:9-11; 17:14-6,34-7,50; 18:31-3,50-4,64-8; 19:14-6,24,30-4  
 Projet de loi S-17, 10:9-10,25-6,33-4; 12:11-2  
 Projet de loi S-26, 21:8,16

**Christensen, honorable Ione**

Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 5:17; 6:40

**De Bané, honorable Pierre**

Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 1:22,31,46-7; 2:35-6

**Fairbairn, honorable Joyce**

Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 1:29-31,44; 2:74,91-3; 3:19-20; 5:16-8,32-4,44-7,52; 6:34-7,54-5,64,74-5,86-7,101-3,111-2; 7:21-3,34-6

**Finestone, honorable Sheila**

Comité, procédure, 9:5-7,13  
 Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 3:12-3,28-31; 4:25-7; 5:15-6,26,29-34,48-53; 6:27-31,44-6,49,64,71-5,84-6,90,100-3; 7:23-6,33-5  
 Projet de loi C-26, 14:21-4; 17:16-20,25-6,29-30,42-4,52-4; 18:15-23,28,38-9,48,54-5,61,75-82; 19:17-21,24,35  
 Projet de loi S-26, 21:8-11,16-7

**Forrestall, honorable J. Michael, vice-président du Comité**

Comité, procédure, 4:4; 11:20-1; 20:7; 21:17  
 Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 1:22-8,42-4; 2:9-11,29-30,34,43-4,58-61,77-80; 3:8-11; 4:8-10,27-9; 5:9-11,18,22-6,32-3,39-41,44,53-4; 6:9-11,31,37,40-1,50,62-8,81-3  
 Projet de loi C-26, 14:11-5,21,28-33,39-41,49-51,75-6; 15:8-10,14-5,18,25-8; 16:7-9,13,20-3; 17:11-4,17,30-4,49-50; 18:10-3,22-3,29-31,46-50,59-64; 19:11-4,19-20,28-30,33-4  
 Projet de loi S-17, 11:15-7,20; 12:12-6  
 Projet de loi S-26, 21:8,14-6  
 Réunion d'organisation, 1:9-11

**Furey, honorable George**

Comité, procédure, 11:21; 12:17; 13:7-8  
 Projet de loi C-26, 14:26-7,43-4,52-3; 16:18-9; 18:22,33-5  
 Projet de loi S-17, 10:19-20,34-5; 11:9-10,16-9; 12:14-5

**Gill, honorable Aurélien**

Comité, procédure, 20:7

**Johnson, honorable Janis G.**

Comité, procédure, 9:5-7,13  
 Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 1:34-5  
 Réunion d'organisation, 1:12

**Joyal, Hon. Serge**

Bill C-26, 14:63-75; 17:54-6

**Kinsella, Hon. Noel A.**

Airline industry restructuring in Canada, 1:23,41-2; 2:22-5,33-4, 51-2,71-3,87-90; 3:32-5  
Committee, procedure, 3:36

**Kirby, Hon. Michael**

Airline industry restructuring in Canada, 1:21-2,39-42; 2:13-4, 21-2,32-3,46-9,62-9,81-7; 3:31,36-9; 4:14,21-5; 6:11-7,29, 41-4,61,65,76,83-4,92,96-103,109-11; 7:17-8,34-5  
Bill C-26, 17:14,38-41; 18:13-5,35-8,42,60-1,68-74,79-82; 19:15, 20-3,32-3  
Committee, procedure, 4:4-5; 20:7  
Organization meeting, 1:9-13

**Lebreton, Hon. Marjory**

Airline industry restructuring in Canada, 2:18-9; 3:18-9; 4:18-9,22; 5:13-4,31,39,43-4,54-5; 6:31-4,73  
Organization meeting, 1:9-11

**Losier-Cool, Hon. Rose-Marie**

Airline industry restructuring in Canada, 2:52

**Maheu, Hon. Shirley**

Airline industry restructuring in Canada, 1:35-6; 2:14-7,31-2,45  
Bill S-17, 10:21-3  
Committee, procedure, 9:9  
Organization meeting, 1:10

**Oliver, Hon. Donald H.**

Airline industry restructuring in Canada, 3:26-8,37  
Committee, procedure, 9:6-7

**Perrault, Hon. Raymond J.**

Airline industry restructuring in Canada, 4:20-1  
Bill C-26, 14:28-30,35,44; 15:15,18,32-3; 16:17-8; 17:13,22-4,42; 19:17,34-5  
Bill S-17, 10:12,20-1,28-30  
Committee, procedure, 20:7

**Perry, Hon. Melvin**

Bill C-26, 17:19

**Poulin, Hon. Marie P.**

Airline industry restructuring in Canada, 1:38-9,44; 2:11-2,30-1, 45-6,61-2,67; 3:17-8; 4:15-8; 5:11-3,26-7,42; 6:20-3,48,51-3, 68-72,93,108-9  
Bill C-26, 18:21,35  
Bill S-17, 10:11-3,30-3; 11:10-1  
Bill S-26, 21:10-2  
Committee, procedure, 9:5,8-13  
Organization meeting, 1:9

**Roberge, Hon. Fernand**

Airline industry restructuring in Canada, 2:12-3; 3:9,15-6; 4:12-5,23-5; 5:9,17-9,27-9,33,47; 6:18-20,43,52-4,92,96; 7:10-2,18,27,30-1  
Bill C-26, 14:24-6,34-5,64,71-2; 15:13-4; 16:12,19-20; 17:14, 20-1,25,37-8,50-2  
Bill S-17, 10:16-7,26-7  
Committee, procedure, 9:5-9

**Spivak, Hon. Mira**

Airline industry restructuring in Canada, 1:26-8,31-4,44-6; 2: 19-22,25,36-7,69-72,80; 3:10-1,20-2,28; 6:23-6,43-4,55-7,65-6, 93-6,103; 7:13-7,32-3

**Joyal, honorable Serge**

Projet de loi C-26, 14:63-75; 17:54-6

**Kinsella, honorable Noel A.**

Comité, procédure, 3:36  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 1:23,41-2; 2:22-5,33-4,51-3,71-3,87-90; 3:32-5

**Kirby, honorable Michael**

Comité, procédure, 4:4-5; 20:7  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 1:21-2, 39-42; 2:13-4,21-2,32-3,46-9,62-9,81-7; 3:31,36-9; 4:14,21-5; 6:11-8,29,41-4,61,65,76,83-4,92,96-103,109-11; 7:17-8,34-5  
Projet de loi C-26, 17:14,38-41; 18:13-5,35-8,42,60-1,68-74,79-82; 19:15,20-3,32-3  
Réunion d'organisation, 1:9-13

**Lebreton, honorable Marjory**

Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 2:18-9; 3:18-9; 4:18-9,22; 5:13-4,31,39,43-4,54-5; 6:31-4,73  
Réunion d'organisation, 1:9-11

**Losier-Cool, honorable Rose-Marie**

Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 2:52

**Maheu, honorable Shirley**

Comité, procédure, 9:9  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 1:35-6; 2: 14-7,31-2,45  
Projet de loi S-17, 10:21-3  
Réunion d'organisation, 1:10

**Oliver, honorable Donald H.**

Comité, procédure, 9:6-7  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 3:26-8,37

**Perrault, honorable Raymond J.**

Comité, procédure, 20:7  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 4:20-1  
Projet de loi C-26, 14:28-30,35,44; 15:15,18,32-3; 16:17-8; 17:13, 22-4,42; 19:17,34-5  
Projet de loi S-17, 10:12,20-1,28-30

**Perry, honorable Melvin**

Projet de loi C-26, 17:19

**Poulin, honorable Marie P.**

Comité, procédure, 9:5,8-13  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 1:38-9,44; 2:11-2,30-1,45-6,61-2,67; 3:17-8; 4:15-8; 5:11-3,26-7,42; 6:20-3,48,51-3,68-72,93,108-9  
Projet de loi C-26, 18:21,35  
Projet de loi S-17, 10:11-3,30-3; 11:10-1  
Projet de loi S-26, 21:10-2  
Réunion d'organisation, 1:9

**Roberge, honorable Fernand**

Comité, procédure, 9:5-9  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 2:12-3; 3:9, 15-6; 4:12-5,23-5; 5:9,17-9,27-9,33,47; 6:18-20,43,52-4,92,96; 7: 10-2,18,27,30-1  
Projet de loi C-26, 14:24-6,34-5,64,71-2; 15:13-4; 16:12,19-20; 17:14,20-1,25,37-8,50-2  
Projet de loi S-17, 10:16-7,26-7

**Spivak, honorable Mira**

Comité, procédure, 9:5-9,12-3; 11:21; 12:16; 20:7  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 1:26-8,31-4, 44-6; 2:19-22,25,36-7,69-72,80; 3:10-1,20-2,28; 6:23-6,43-4, 55-7,65-6,93-6,103; 7:13-7,32-3



**Spivak, Hon. Mira —Cont'd**

Bill C-26, 14:18-21,34,40-3,55-7; 15:5,15-7,30-1; 16:21-2;  
17:16,20,31,44-5; 18:15-7,39-42,62,74-7,82; 19:20,23-4  
Bill S-17, 10:8,13-6,23-5; 11:18-20; 12:13-6  
Committee, procedure, 9:5-9,12-3; 11:21; 12:16; 20:7

**Taylor, Hon. Nicholas W.**

Bill C-26, 16:12-5,22-3

**Watt, Hon. Charlie**

Airline industry restructuring in Canada, 3:23-6; 4:19-20; 7:15,26-7

**Spivak, honorable Mira —Suite**

Projet de loi C-26, 14:18-21,34,40-3,55-7; 15:5,15-7,30-1; 16:21-2;  
17:16,20,31,44-5; 18:15-7,39-42,62,74-7,82; 19:20,23-4  
Projet de loi S-17, 10:8,13-6,23-5; 11:18-20; 12:13-6

**Taylor, honorable Nicholas W.**

Projet de loi C-26, 16:12-5,22-3

**Watt, honorable Charlie**

Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 3:23-6; 4:  
19-20; 7:15,26-7

## SUBJECTS

**Airline industry restructuring in Canada****Air Canada proposal**

Canadian Airlines International, 4:7-8,12-5,18-26; 6:7-13,23-8,  
36-8,42-4  
Canadian North Airlines, 6:38-9  
Canadian Regional Airlines, divestiture, 14:25-6; 18:24-41,52-3,60-2  
Commitments, 6:7-8,20; 14:8-9,17-8,29-32; 16:6  
Competition, fostering, 4:23-4; 6:13-7,23-5  
Delta Airlines, agreement, 6:19-20  
Discount service, 6:7,32-4,41-2; 8R:16; 14:19-21,56-7; 15:15-6;  
16:21-2; 18:74-6  
Employees, treatment, 6:21-3,31-5,44-6; 18:62-4  
Fares, 6:26; 18:64  
Financial condition, 4:8-10  
Fleet, 16:16-7  
Flights, 6:39-41; 18:68-70  
Francophone pilots, hiring, 18:58-60  
Integration process, 18:55-8  
Official Languages Act, application, 6:29-31; 14:10; 17:45-57; 18:59  
Predatory behaviour, 16:8-10; 18:64-6,80-1  
Prince Edward Island, capacity, 18:66-8  
Regional airlines, 6:20; 16:22; 18:62; 19:4-24  
Safety, service and affordability, 6:20-2  
Shares, limit, 1:16,23-4,33-7; 2:10-2,22; 5:22,43-4; 6:8,  
17-8,31,107,110; 8R:13-4; 14:10; 18:70-4  
Small communities, services, 6:35-6,40  
Star Alliance, 6:18-9,42  
Aircraft, purchase, 14:47-8

**Airline industry**

Challenges, 4:6,11  
Costs, 2:34-5; 8R:17; 15:7  
Divestiture, 2:28-9; 8R:17; 14:56-7  
Impact, 2:31-2,59-61  
Infrastructure, 2:30-1  
Regulation, 2: 26-30,35-8,72-3,81-2; 4:29; 5:40,49-50; 6:60,69-70,  
77-86,107; 7:12,28-30; 14:34-5,45-6; 15:16-7,20,25-6; 16:4-5,21;  
17:14; 18:6-17,31,46-9,70,81-2; 19:13-4  
State, 2:39,45-6; 6:104-5,108-9; 7:28-31  
Airports  
Air traffic control, 14:54-5  
Costs, 14:48-50,55-6; 15:17  
Impact, 2:30; 6:66-8  
Landing fees, 14:54; 19:22  
Leases, 2:35-6; 6:65-6  
Management, 6:59-60  
Passengers, comfort, 6:71-6  
Privatisation, 6:60-4  
Revenue, 6:70-1  
Runways, 2:33,73-4  
Smaller airports, 6:61,64-5,69,74-5  
Cabotage, 5:31-2; 6:92-3; 8R:16; 15:6; 16:13,18-9  
Canada Transportation Act (CTA), Section 47, appropriateness of using,  
1:13-4,19-20,23-9,34,41-2; 2:9-10,23-4,29-30,88-9; 8R:11; 14:6

## SUJETS

**Industrie du transport aérien au Canada, restructuration**

Aéronefs, achat, 14:47-8  
Aéroports  
Baux de location, 2:35-6; 6:65-6  
Coûts, 14:48-50,55-6; 15:17  
Gestion, 6:59-60  
Passagers, confort, 6:71-6  
Petits aéroports, 6:61,64-5,69,74-5  
Pistes, 2:33,73-4  
Privatisation, 6:60-4  
Redevances d'atterrissage, 14:54; 19:22  
Répercussions, 2:30; 6:66-8  
Revenu, 6:70-1  
Trafic aérien, contrôle, 14:54-5  
Agences et agents de voyage  
Ajustements à la technologie, 19:27-8,35  
Commissions, 14:24-5; 16:4,12,15-6; 19:25-32  
Frais de service, 19:26-7,32-4  
Perspectives futures, 19:34-5  
Préoccupations, 19:29-30  
Air Canada, proposition  
Actions, plafond, 1:16,23-4,33-7; 2:10-2,22; 5:22,43-4; 6:8,  
17-8,31,107,110; 8R:27-8; 14:10; 18:70-4  
Agissements abusifs, 16:8-10; 18:64-6,80-1  
Canadian North Airlines, 6:38-9  
Compagnies aériennes régionales, 6:20; 16:22; 18:62; 19:4-24  
Concurrence, favoriser, 4:23-4; 6:13-7,23-5  
Condition financière, 4:8-10  
Delta Airlines, entente, 6:19-20  
Employés, sort, 6:21-3,31-5,44-6; 18:62-4  
Engagements, 6:7-8,20; 14:8-9,17-8,29-32; 16:6  
Flotte, 16:16-7  
Groupes linguistiques, représentation, 14:10  
Île-du-Prince-Édouard, capacité, 18:66-8  
Intégration, processus, 18:55-8  
Lignes aériennes Canadien International, 4:7-8,12-5,18-26; 6:7-13,  
23-8,36-8,42-4  
Lignes aériennes Canadien Régional, cession, 14:25-6; 18:24-41,  
52-3,60-2  
Loi sur les langues officielles, application, 6:29-31; 14:10; 17:45-57;  
18:59  
Petites collectivités, services, 6:35-6,40  
Pilotes francophones, recrutement, 18:58-60  
Sécurité, service et prix, 6:20-2  
Services à rabais, 6:7,32-4,41-2; 8R:31; 14:19-21,56-7; 15:15-6;  
16:21-2; 18:74-6  
Star Alliance, 6:18-9,42  
Tarifs, 6:26; 18:64  
Vols, 6:39-41; 18:68-70  
Bureau de la concurrence  
Conflit d'intérêt, 2:89-90  
Droits en vertu d'une sixième liberté modifiée, 1:39-40; 2:76-8,82-3;  
8R:30; 16:8,17; 18:25-6,38  
Enquêtes, processus, 16:10-5

**Airline industry restructuring in Canada —Cont'd**

Canadian Airlines International  
 Air Canada, negotiations, 4:7-8,12-5,18-26; 5:44  
 American Airlines, relationship, 4:7-8  
 Bankruptcy, 4:16-7; 7:32-3  
 Canadian North Airlines, 4:19-20  
 Fares, 4:11-2  
 Financial condition and viability, 4:5-10,15,27-8; 6:105-6,109-12  
 Fleet, 4:10-1,26-7; 16:16-7  
 Integration process, 18:44-6  
 Load capacity, 18:50-2  
 Lobbying, 4:28-9  
 Official Languages Act, application, 17:50-1  
 Onex proposal, 4:7,10  
 Predatory behaviour, 18:47-50,53-5  
 Canadian Auto Workers (CAW), negotiations, 5:34-55; 18:27,35-7  
 Canadian Transportation Agency (CTA)  
 Action plan, 17:28-9  
 Complaint process, 14:8-11,26-7,33-4,37-41; 15:23-9; 17:26-35,38-9  
 Licensing system, 5:20,24-5,29  
 Mandate and powers, 5:26; 17:29,40  
 Pricing, 5:27-9; 15:21-3; 17:27-8,35-45  
 Role and responsibilities, 5:20-33; 6:28-9,44; 14:39,43-4; 17:26-8  
 Charter airlines, policy, changes, 14:51-2  
 Competition Bureau  
 Canada-only carrier, concept, 2:76-81,84; 8R:16; 16:12-3,17-8  
 Conflict of interest, 2:89-90  
 Inquiries, process, 16:10-1,14-5  
 Modified sixth freedom rights, 1:39-40; 2:76-8,82-3; 8R:16; 16:8,17; 18:25-6,38  
 Powers and mandate, 2:85-7; 16:5-9,13-5; 17:11-4  
 Proposals and recommendations, 2:75-7; 6:99-100; 7:12-3  
 Role, 1:31-3,37; 2:70-1,85; 14:14-5; 16:20-3  
 Consumers  
 Bill of rights, proposal, 2:56-9,62-3,69-72; 14:41-2; 15:12,29-30  
 Concerns, 2:5-9  
 Impact, 14:6,29-30  
 Protection, 2:54-6; 5:39-40  
 Safety, service, and affordability, 5:42-3  
 Services, lack, 2:15-6,21  
 First Air  
 Airport maintenance, 7:25-6  
 Competition, 17:14-6  
 Financing, 7:23-5  
 Impact, 7:6-23; 17:24-6  
 Inuit, federal government, fiduciary responsibility, 7:8-10,16-21  
 Viability, 7:26-7  
 Fuel taxes, 14:47,50-4  
 Impact  
 Canadian North Airlines, 14:35-6  
 Prince Edward Island, tourism industry, 14:15-7  
 Smaller airlines, 1:37-8  
 International carriers  
 Air Canada, 18:8-10,22-3  
 Alliances, 2:32; 6:94-5; 18:21  
 Concerns, 18:5-6,19-20,78-80  
 Interline arrangements, 18:5-6,17-8,76-8  
 Losses, 18:20-2  
 Slots, 18:17-9  
 Onex proposal  
 Air Canada, shares, limit, 3:6,36-9  
 Alliances, 3:15-6,30-1  
 American Airlines, control, 3:8,21-2  
 Commitments, 3:7-8,13-5,19-21  
 Competition, fostering, 3:6-11,27-8  
 Fleet replacement, 3:11-3,28-9  
 Foreign ownership and control, 3:5-6,18-9  
 Hosting and reservations, 3:29-30  
 Lock-up agreements, 3:21-3  
 Negotiations, 3:32-5  
 North, services, 3:23-6

**Industrie du transport aérien au Canada, restructuration —Suite**

Bureau de la concurrence —Suite  
 Pouvoirs et mandat, 2:85-7; 16:5-9,13-5; 17:11-4  
 Propositions et recommandations, 2:75-7; 6:99-100; 7:12-3  
 Rôle, 1:31-3,37; 2:70-1,85; 14:14-5; 16:20-3  
 Transporteur canadien unique, notion, 2:76-81,84-5; 8R:30; 16:12-3,17-8  
 Cabotage, 5:31-2; 6:92-3; 8R:30; 15:6; 16:13,18-9  
 Carburant, taxes, 14:47,50-4  
 Compagnies aériennes régionales, 2:91-3; 4:17,29-30; 16:19-20  
 Compagnies de charter, politique, changements, 14:51-2  
 Consommateurs  
 Déclaration des droits, proposition, 2:56-9,62-3,69-72; 14:41-2; 15:12,29-30  
 Préoccupations, 2:5-9  
 Protection, 2:54-6; 5:39-40  
 Répercussions, 14:6,29-30  
 Sécurité, service et prix, 5:42-3  
 Services, manque, 2:15-6,21  
 First Air  
 Aéroports, entretien, 7:25-6  
 Concurrence, 17:14-6  
 Financement, 7:23-5  
 Inuit, gouvernement fédéral, responsabilité de fiduciaire, 7:8-10,16-21  
 Rentabilité, 7:26-7  
 Répercussions, 7:6-23; 17:24-6  
 Industrie aérienne  
 Cession, 2:28-9; 8R:31; 14:56-7  
 Coûts, 2:34-5; 8R:31; 15:7  
 Défis, 4:6,11  
 Infrastructure, 2:30-1  
 Réglementation, 2:26-30,35-8,72-3,81-2; 4:29; 5:40,49-50; 6:60,69-70,77-86,107; 7:12,28-30; 14:34-5,45-6; 15:16-7,20,25-6; 16:4-5,21; 17:14; 18:6-17,31,46-9,70,81-2; 19:13-4  
 Répercussions, 2:31-2,59-61  
 Situation, 2:39,45-6; 6:104-5,108-9; 7:28-31  
 Lignes aériennes Canadian International  
 Agissements abusifs, 18:47-50,53-5  
 Air Canada, négociations, 4:7-8,12-5,18-26; 5:44  
 American Airlines, rapports, 4:7-8  
 Canadian North Airlines, 4:19-20  
 Condition financière et rentabilité, 4:5-10,15,27-8; 6:105-6,109-12  
 Démarchage, 4:28-9  
 Facteur d'occupation, 18:50-2  
 Faillite, 4:16-7; 7:32-3  
 Flotte, 4:10-1,26-7; 16:16-7  
 Intégration, processus, 18:44-6  
 Loi sur les langues officielles, application, 17:50-1  
 Onex, proposition, 4:7,10  
 Tarifs, 4:11-2  
 Loi sur les transports au Canada, article 47, pertinence de recourir, 1:13-4,19-20,23-9,34,41-2; 2:9-10,23-4,29-30,88-9; 8R:25; 14:6  
 Office des transports du Canada (OTC)  
 Mandat et pouvoirs, 5:26; 17:29,40  
 Permis, système de délivrance, 5:20,24-5,29  
 Plaintes, modalités, 14:8-11,26-7,33-4,37-41; 15:23-9; 17:26-35,38-9  
 Plan d'action, 17:28-9  
 Prix, 5:27-9; 15:21-3; 17:27-8,35-45  
 Rôle et responsabilités, 5:20-33; 6:28-9,44; 14:39,43-4; 17:26-8  
 Onex, proposition  
 Accords exécutoires, 3:21-3  
 Air Canada, actions, plafond, 3:6,36-9  
 Alliances, 3:15-6,30-2  
 American Airlines, contrôle, 3:8,21-2  
 Concurrence, favoriser, 3:6-11,27-8  
 Engagements, 3:7-8,13-5,19-21  
 Hébergement et réservations, 3:29-30  
 Négociations, 3:32-5  
 Nord, services, 3:23-6  
 Parc aérien, renouvellement, 3:11-3,28-9  
 Petits transporteurs, 3:18,39-40



**Airline industry restructuring in Canada —Cont'd****Onex proposal —Cont'd**

Regulation, 3:26-8

Small airlines, 3:18,39-40

Pacific Coastal Airlines, predatory behaviour of Air Canada, 17:4-7, 15-24

Pilots, position and concerns, 2:38-53; 6:104-12; 18:24

**Policy framework**

Competition, fostering, 1:16-7; 4:20-1,24-5; 6:47-51; 7:29-32; 8R:12-3; 14:8,18-9,46-8; 15:5-6,11; 16:6-7; 18:41-2

Employees, treatment, 1:17-8; 5:34-55; 6:76-7,86-7; 8R:15-7

Implementation, 14:7-8

International air policy, 1:17,20,29-30; 2:83-4; 6:54-6; 8R:15

Official Languages Act, application, 1:15; 2:15-7; 5:5-19; 8R:15; 14:9-10,57-77

Ownership and control, limits, 1:15-6,20-4,33-7; 2:11,20-1,71,90-1; 6:106-7; 8R:14; 14:10-3,43; 15:20-1,25; 16:8; 17:11

Predatory behaviour and airport access, 1:16,40-1

Pricing, 1:17,44; 2:63-7; 7:11; 14:21-3,28-9,37-41,44,52-3; 15:7,21-3; 17:8-9,15-7; 18:14-5

Safety standards, 1:15,42-3; 8R:17

Slots, 1:44-6; 6:47,61,71-4; 14:24

Small communities, 1:17,30-1; 2:14,17-8; 6:47,64; 8R:14; 17:9-10,17-8

Process, 1:18,27-31,34-5,39-42,46-7; 2:10-5,18-25; 4:17-8; 6:51-2,78-80; 8R:16; 14:10-4,27-33,36,42-3; 15:26; 16:5-6

Regional airlines, 2:91-3; 4:17,29-30; 16:19-20

Scenarios, 7:33-6

Services, withdrawal or reduction, 14:9; 15:14,21,30-1; 17:9

Sky Services, 14:12-3

Star Alliance, 6:87-103

Travel agencies and agents

Commissions, 14:24-5; 16:4,12,15-6; 19:25-32

Concerns, 19:29-30

Future prospects, 19:34-5

Service fees, 19:26-7,32-4

Technological adjustments, 19:27-8,35

WestJet Airlines, 7:27-31,34-6; 15:4-18

**Airline Industry Restructuring In Canada**

Recommendations, 8R:17-8

Text, 8R:7-20

**Bill C-26 – Act to amend the Canada Transportation Act, the Competition**

Act, the Competition Tribunal Act and the Air Canada Public

Participation Act and to amend another Act in consequence

Discussion, 14:5-77; 15:4-33; 16:4-23; 17:4-57; 18:5-82; 19:4-35

**Bill S-17 – Marine Liability Act**

Discussion, 10:7-35; 11:6-20; 12:4-16; 13:7-9

**Bill S-26 – Act to repeal an Act to incorporate the Western Canada**

Telephone Company

Discussion, 21:7-17

**Marine liability**

Application, 10:7-13,17-21; 11:14-6; 12:10-6

Apportionment, 10:8,28-30; 11:13

Canadian Environmental Protection Act (CEPA), relationship, 11:18-9

Compulsory insurance, 10:25-9; 11:8,17-8; 12:10

Consolidation, 10:8-9,13-4; 12:10-1

Consultation, 10:8-10,31

Cost, 10:11-2; 11:7; 12:6-11,14

Goods, 11:7-12; 12:11

Licensing system, 10:30-1

Limits, 10:22-5; 11:13-7; 12:10

Marine insurance industry, implications, 12:5-10

Pollution, 10:10-1,14-6,21-5; 11:8-9,19-20

Procedures, 10:9,16-7,33-4

Regulations and requirements, 10:33-4

Small business, 10:21-2,31-5

**Industrie du transport aérien au Canada, restructuration —Suite****Onex, proposition —Suite**

Propriété et contrôle étrangers, 3:5-6,18-9

Réglementation, 3:26-8

Pacific Coastal Airlines, agissements abusifs d'Air Canada, 17:4-7,15-24

Pilotes, position et préoccupations, 2:38-53; 6:104-12; 18:24

**Politique-cadre**

Agissements abusifs et accès aux aéroports, 1:16,40-1

Concurrence, favoriser, 1:16-7; 4:20-1,24-5; 6:47-51; 7:29-32; 8R:26-7; 14:8,18-9,46-8; 15:5-6,11; 16:6-7; 18:41-2

Créneaux, 1:44-6; 6:47,61,71-4; 14:24

Employés, sort, 1:17-8; 5:34-55; 6:76-7,86-7; 8R:29-31

Loi sur les langues officielles, application, 1:15; 2:15-7; 5:5-19; 8R:29; 14:9-10,57-77

Mise en œuvre, 14:7-8

Petites collectivités, 1:17,30-1; 2:14,17-8; 6:47,64; 8R:28; 17:9-10,17-8

Prix, 1:17,44; 2:63-7; 7:11; 14:21-3,28-9,37-41,44,52-3; 15:7,21-3; 17:8-9,15-7; 18:14-5

Propriété et contrôle, limites, 1:15-6,20-4,33-7; 2:11,20-1,71,90-1; 6:106-7; 8R:28-9; 14:10-3,43; 15:20-1,25; 16:8; 17:11

Sécurité, normes, 1:15,42-3; 8R:31

Transport aérien international, 1:17,20,29-30; 2:83-4; 6:54-6; 8R:29

Processus, 1:18,27-31,34-5,39-42,46-7; 2:10-5,18-25; 4:17-8; 6:51-2,78-80; 8R:30; 14:10-4,27-33,36,42-3; 15:26; 16:5-6

**Répercussions**

Canadian North Airlines, 14:35-6

Île-du-Prince-Édouard, industrie du tourisme, 14:15-7

Petites compagnies aériennes, 1:37-8

Scénarios, 7:33-6

Services, retrait ou réduction, 14:9; 15:14,21,30-1; 17:9

Sky Services, 14:12-3

Star Alliance, 6:87-103

Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile, négociations, 5:34-55; 18:27,35-7

**Transporteurs étrangers**

Accords inter compagnies, 18:5-6,17-8,76-8

Air Canada, 18:8-10,22-3

Alliances, 2:32; 6:94-5; 18:21

Créneaux, 18:17-9

Pertes, 18:20-2

Préoccupations, 18:5-6,19-20,78-80

WestJet Airlines, 7:27-31,34-6; 15:4-18

**Projet de loi C-26 – Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la**

Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la

Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence

Discussion, 14:5-77; 15:4-33; 16:4-23; 17:4-57; 18:5-82; 19:4-35

**Projet de loi S-17 – Loi sur la responsabilité en matière maritime**

Discussion, 10:7-35; 11:6-20; 12:4-16; 13:7-9

**Projet de loi S-26 – Loi abrogeant la Loi constituant en corporation The**

Western Canada Telephone Company

Discussion, 21:7-17

**Responsabilité en matière maritime**

Application, 10:7-13,17-21; 11:14-6; 12:10-6

Assurance maritime, industrie, implications, 12:5-10

Assurance obligatoire, 10:25-9; 11:8,17-8; 12:10

Consultations, 10:8-10,31

Coût, 10:11-2; 11:7; 12:6-11,14

Limites, 10:22-5; 11:13-7; 12:10

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (ACPE), lien, 11:18-9

Marchandises, 11:7-12; 12:11

Partage, 10:8,28-30; 11:13

Permis, régime, 10:30-1

Petites entreprises, 10:21-2,31-5

Pollution, 10:10-1,14-6,21-5; 11:8-9,19-20

**Telus Communications**  
Reorganization, 21:7-16

**Responsabilité en matière maritime — Suite**  
Procédures, 10:9,16-7,33-4  
Règlements et conditions, 10:33-4  
Regroupement, 10:8-9,13-4; 12:10-1

**Restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada**  
Recommandations, 8R:31-2  
Texte, 8R:21-34

**Telus Communications**  
Réorganisation, 21:7-16

## WITNESSES AND ADVISERS

**Adam, Dyane**, Commissioner of Official Languages, Office of the  
Commissioner of Official Languages  
Airline industry restructuring in Canada, 5:5-19  
Bill C-26, 17:45-53,56

**Annan, Richard**, Commerce Officer, Competition Bureau, Industry  
Department; Senior Commerce Officer, Competition Bureau, Industry  
Department  
Airline industry restructuring in Canada, 2:83-4,92  
Bill C-26, 16:16-8,22

**Bazin, Hon. Jean**, Member of the Board of Directors, First Air  
Airline industry restructuring in Canada, 7:5-6,11,19,23-5

**Bélanger, Gilles**, President and CEO, Shipping Federation of Canada  
Bill S-17, 11:6-11

**Benoit, Paul**, President and Chief Executive Officer, Ottawa International  
Airport, Canadian Airport Council  
Airline industry restructuring in Canada, 6:59-76

**Benson, Kevin E.**, President and Chief Executive Officer, Canadian  
Airlines  
Airline industry restructuring in Canada, 4:5-30

**Bleyer, Peter**, Executive Director, Council of Canadians, Transport 2000  
Airline industry restructuring in Canada, 2:66-8

**Bloodworth, Margaret**, Deputy Minister, Transport Department  
Airline industry restructuring in Canada, 1:21-5,28-30,34,37,40-1,45-6  
Bill C-26, 14:25-36

**Brace, Frederick F.**, Senior Vice-President – Finance, United Airlines,  
Star Alliance  
Airline industry restructuring in Canada, 6:95-103

**Brennan, Martin**, Special Adviser to the Committee  
Bill S-17, 12:14

**Briodin, Pascal**, Executive Vice-President and General Director of Air  
France in Canada, Air France  
Bill C-26, 18:8-10,16,20-2

**Caldwell, Anne**, Union Representative, Canadian Regional, Canadian  
Auto Workers (CAW)  
Bill C-26, 18:35

**Christopher, J.**, Research Assistant to the Committee  
Airline industry restructuring in Canada, 7:17

**Collenette, Hon. David**, Minister of Transport  
Airline industry restructuring in Canada, 1:13-47  
Bill C-26, 14:5-24

## TÉMOINS ET CONSEILLERS

**Adam, Dyane**, commissaire aux langues officielles, Bureau du  
Commissaire aux langues officielles  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 5:5-19  
Projet de loi C-26, 17:45-53,56-7

**Annan, Richard**, agent de commerce, Bureau de la concurrence,  
ministère de l'Industrie; agent de commerce principal, Bureau de la  
concurrence, ministère de l'Industrie  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 2:83-4,92  
Projet de loi C-26, 16:16-8,22

**Bazin, honorable Jean**, membre du conseil d'administration, First Air  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 7:5-6,11,19,  
23-5

**Bélanger, Gilles**, président et chef de la direction, Fédération maritime du  
Canada  
Projet de loi S-17, 11:6-11

**Benoit, Paul**, président et chef de la direction, Aéroport international  
d'Ottawa, Conseil des aéroports du Canada  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 6:59-76

**Benson, Kevin E.**, président et chef de la direction, Canadien  
International  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 4:5-30

**Bleyer, Peter**, directeur exécutif, Conseil des Canadiens, Transports 2000  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 2:66-8

**Bloodworth, Margaret**, sous-ministre, ministère des Transports  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 1:21-5,  
28-31,34,37,40-1,45-6  
Projet de loi C-26, 14:25-36

**Brace, Frederick F.**, premier vice-président – Finances, United Airlines,  
Star Alliance  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 6:95-103

**Brennan, Martin**, conseiller spécial du Comité  
Projet de loi S-17, 12:14

**Briodin, Pascal**, vice-président exécutif et directeur général d'Air France  
au Canada, Air France  
Projet de loi C-26, 18:8-10,16,20-2

**Caldwell, Anne**, représentante syndicale, Canadien Régional, Syndicat  
des travailleurs canadiens de l'automobile (TCA)  
Projet de loi C-26, 18:35

**Christopher, J.**, attaché de recherche adjoint du Comité  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 7:17



- Currie, Gavin**, Director General, Air and Accessible Transportation  
Branch, Canadian Transportation Agency  
Airline industry restructuring in Canada, 5:19-33  
Bill C-26, 17:26-8,31-45
- Darcy, Judy**, National President, Canadian Union of Public Employees  
Airline industry restructuring in Canada, 6:76-87
- Davis, Bob**, President, First Air  
Airline industry restructuring in Canada, 7:6-15,18-9,22-7  
Bill C-26, 17:7-17,21-5
- Dee, Duncan**, Executive Assistant to the President and CEO, Air Canada  
Bill C-26, 18:60,73
- Douglas, Stewart**, Vice-President, Legal Services, Telus Communications  
Bill S-26, 21:12-7
- Dufour, Valérie**, Director General, Air Policy and Programs Group,  
Transport Department  
Bill C-26, 14:23-7,30-6
- Dutta, Rono J.**, President, United Airlines, Star Alliance  
Airline industry restructuring in Canada, 6:87-103
- Everson, Warren**, Vice-President, Policy and Strategic Planning, Air  
Transport Association of Canada  
Bill C-26, 14:50
- Fane, Gary**, Transportation Director, Canadian Auto Workers (CAW)  
Airline industry restructuring in Canada, 5:53  
Bill C-26, 18:26-42
- Freeman, Malcolm**, Vice-President and General Manager Canada, British  
Airways  
Bill C-26, 18:5-6,20,23
- Gauthier, Mark**, Senior Counsel, Legal Services, Transport Department  
Bill S-17, 10:10,13-9,23,30-4
- Gow, Harry**, President, Transport 2000  
Airline industry restructuring in Canada, 2:56-63,68-9
- Gravelle, Mary-Jane**, Senior Analyst, Licensing and Charters  
Directorate, Canadian Transportation Agency  
Airline industry restructuring in Canada, 5:33
- Hargrove, Buzz**, President, Canadian Auto Workers (CAW)  
Airline industry restructuring in Canada, 5:33-55
- Helm, Michael**, Director General, Telecommunications Policy Branch,  
Industry Department  
Bill S-26, 21:7-11
- Hill, Denise**, President, Airline Division, Canadian Union of Public  
Employees  
Airline industry restructuring in Canada, 6:82-6
- Hillard, Jennifer**, Vice-President, Issues and Policy, Consumer  
Association of Canada  
Airline industry restructuring in Canada, 2:5-25  
Bill C-26, 15:20-32
- Jacques, Claude**, Director, Legal Services Directorate, Canadian  
Transportation Agency  
Airline industry restructuring in Canada, 5:26  
Bill C-26, 17:39-40
- Collenette, honorable David**, ministre des Transports  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 1:13-47  
Projet de loi C-26, 14:5-24
- Currie, Gavin**, directeur général, Direction du transport aérien et des  
transports accessibles, Office des transports du Canada  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 5:19-33  
Projet de loi C-26, 17:26-8,31-45
- Darcy, Judy**, présidente nationale, Syndicat canadien de la fonction  
publique  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 6:76-87
- Davis, Bob**, président, First Air  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 7:6-15,18-9,  
22-7  
Projet de loi C-26, 17:7-17,21-5
- Dee, Duncan**, adjoint administratif du président-directeur général, Air  
Canada  
Projet de loi C-26, 18:60,73
- Douglas, Stewart**, vice-président, Services juridiques, Telus  
Communications  
Projet de loi S-26, 21:12-7
- Dufour, Valérie**, directrice générale, Politiques et programmes du  
transport aérien, ministère des Transports  
Projet de loi C-26, 14:23-7,30-6
- Dutta, Rono J.**, président, United Airlines, Star Alliance  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 6:87-103
- Everson, Warren**, vice-président, Politiques et planification stratégique,  
Association du transport aérien du Canada  
Projet de loi C-26, 14:50
- Fane, Gary**, directeur des transports, Syndicat des travailleurs canadiens  
de l'automobile (TCA)  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 5:53  
Projet de loi C-26, 18:26-42
- Freeman, Malcolm**, vice-président-directeur général au Canada, British  
Airways  
Projet de loi C-26, 18:5-6,20,23
- Gauthier, Mark**, conseiller juridique, Services juridiques, ministère des  
Transports  
Projet de loi S-17, 10:10,13-9,23,30-4
- Gow, Harry**, président, Transports 2000  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 2:56-63,68-9
- Gravelle, Mary-Jane**, analyste principale, Direction des licences et  
affrètements, Office des transports du Canada  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 5:33
- Hargrove, Buzz**, président, Syndicat des travailleurs canadiens de  
l'automobile (TCA)  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 5:33-55
- Helm, Michael**, directeur général, Direction de la politique des  
télécommunications, ministère de l'Industrie  
Projet de loi S-26, 21:7-11
- Hill, Denise**, présidente, Division des services aériens, Syndicat canadien  
de la fonction publique  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 6:82-6

**Janigan, Michael**, Executive Director, Public Interest, Advocacy Centre, Transport 2000; Executive Director, Public Interest, Advocacy Centre, Canadian Association of Airline Passengers  
Airline industry restructuring in Canada, 2:53-6,59,64-6,69-74  
Bill C-26, 14:36-45

**Jeanes, David L.**, Canadian Association of Airline Passengers, Transport 2000  
Airline industry restructuring in Canada, 2:59-62,68

**Kinnear, Angus J.**, President, Canada 3000  
Airline industry restructuring in Canada, 6:46-58

**Lacombe, Gail**, President, Consumers' Association of Canada  
Airline industry restructuring in Canada, 2:5  
Bill C-26, 15:19,31

**Langelier, Gilbert**, Director, Special Investigations, Recourse, CEAC, Alternative Methods, Office of the Commissioner of Official Languages  
Bill C-26, 17:49

**Linthwaite, Steve**, Master Executive Council Chairman, Air Ontario, Air Line Pilots Association, International  
Airline industry restructuring in Canada, 2:40-2,47-53

**Lungmuir, Shelley A.**, Senior Vice-President – International, Regulatory and Government Affairs, Star Alliance  
Airline industry restructuring in Canada, 6:92,101

**Lynch, Michael**, President, Canada Board, Air Line Pilots Association, International  
Airline industry restructuring in Canada, 2:38,44,51-2

**Mackay, Cliff**, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada  
Airline industry restructuring in Canada, 2:25-38  
Bill C-26, 14:45-57

**Markey, Stephen**, Senior Vice-President, Corporate and Government Affairs, Canadian Airlines  
Bill C-26, 18:42-55

**Martel, Serge**, Pilot, Association des gens de l'air du Québec  
Bill C-26, 14:57-73,76-7

**McAllister, Dave**, Senior Commerce Officer, Competition Bureau, Industry Department  
Bill C-26, 16:10-1,14-5

**McConchie, Bruce**, Master Executive Council Chairman, Canadian Airlines, Air Line Pilots Association, International  
Airline industry restructuring in Canada, 2:39-40,43-53

**McRae, Doug**, Chairman, Legislative Committee, Canadian Board of Marine Underwriters  
Bill S-17, 12:6-16

**Milton, Robert A.**, President and Chief Executive Officer, Air Canada  
Airline industry restructuring in Canada, 6:6-46  
Bill C-26, 18:55-81

**Murphy, Michael**, President, Safety Interest, Advocacy Centre, Canadian Association of Airline Passengers  
Bill C-26, 14:44

**Nash, Peggy**, Assistant to the President, Canadian Auto Workers (CAW)  
Airline industry restructuring in Canada, 5:43

**Nickason, Millie**, Counsel, Legal Services, Industry Department  
Bill S-26, 21:9-10

**Hillard, Jennifer**, vice-présidente, Problèmes et politique, Association des consommateurs du Canada  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 2:5-25  
Projet de loi C-26, 15:20-32

**Jacques, Claude**, directeur, Direction des services juridiques, Office des transports du Canada  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 5:26  
Projet de loi C-26, 17:39-40

**Janigan, Michael**, directeur général, Centre pour la défense de l'intérêt public, Transports 2000; directeur exécutif, Intérêts publics, Centre de défense des intérêts, Association canadienne des passagers aériens  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 2:53-6,59, 64-6,69-74  
Projet de loi C-26, 14:36-45

**Jeanes, David L.**, Association canadienne des passagers aériens, Transports 2000  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 2:59-62,68

**Kinnear, Angus J.**, président, Canada 3000  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 6:46-58

**Lacombe, Gail**, présidente, Association des consommateurs du Canada  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 2:5  
Projet de loi C-26, 15:19,31

**Langelier, Gilbert**, directeur, Enquêtes spéciales, recours, CERP, méthodes alternatives, Bureau du Commissaire aux langues officielles  
Projet de loi C-26, 17:49

**Linthwaite, Steve**, président du Conseil exécutif supérieur, Air Ontario, Association internationale des pilotes de ligne  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 2:40-2,47-53

**Lungmuir, Shelley A.**, première vice-présidente – Affaires internationales, réglementaires et gouvernementales, Star Alliance  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 6:92,101

**Lynch, Michael**, président, Conseil d'administration du Canada, Association internationale des pilotes de ligne  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 2:38,44,51-2

**Mackay, Cliff**, président-directeur général, Association du transport aérien du Canada  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 2:25-38  
Projet de loi C-26, 14:45-57

**Markey, Stephen**, premier vice-président, Affaires générales et gouvernementales, Lignes aériennes Canadien International  
Projet de loi C-26, 18:42-55

**Martel, Serge**, pilote, Association des gens de l'air du Québec  
Projet de loi C-26, 14:57-73,76-7

**McAllister, Dave**, agent de commerce principal, Bureau de la concurrence, ministère de l'Industrie  
Projet de loi C-26, 16:10-1,14-5

**McConchie, Bruce**, président du Conseil exécutif supérieur, Lignes aériennes Canadien, Association internationale des pilotes de ligne  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 2:39-40,43-53

**McRae, Doug**, président, Comité législatif, Canadian Board of Marine Underwriters  
Projet de loi S-17, 12:6-16

**Milton, Robert A.**, président et chef de la direction, Air Canada  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 6:6-46  
Projet de loi C-26, 18:55-81



- Oakley, John**, Captain, President, Air Canada Pilots Association  
Airline industry restructuring in Canada, 6:104-11
- Oland, A. Barry**, President, Canadian Maritime Law Association  
Bill S-17, 11:11-20
- Orlak, Pierre**, Master Executive Chairman, Canadian Regional Airlines,  
Canadian Air Line Pilots Association  
Bill C-26, 18:30-3,38-41
- Pageot, André**, Director General, Marine Policy and Programs,  
Transport Department  
Bill S-17, 10:7-12,15-20,26-33
- Patrice, Michel**, Clerk of the Committee  
Committee, procedure, 9:6-7  
Organization meeting, 1:9,13
- Payne, Arthur**, President, Canadian Board of Marine Underwriters  
Bill S-17, 12:4-6,13-6
- Pierce, Raymond**, Deputy Commissioner of Competition, Competition  
Bureau, Industry Department; Assistant Deputy Commissioner of  
Competition, Competition Bureau, Industry Department  
Airline industry restructuring in Canada, 2:82,90  
Bill C-26, 16:4-23
- Pigeon, Jacques E.**, General Counsel, Legal Services, Transport  
Department  
Bill C-26, 14:31-2
- Poliquin, Gilbert**, Lawyer, Air France  
Bill C-26, 18:14
- Port, Douglas D.**, Senior Vice-President, Corporate Affairs and  
Government Relations, Air Canada  
Bill C-26, 18:67,70,79-81
- Randell, Joseph D.**, President and CEO, Air Nova, AirBC and Air  
Ontario  
Bill C-26, 19:4-24
- Ranger, Louis**, Assistant Deputy Minister for Policy, Transport  
Department  
Airline industry restructuring in Canada, 1:21,29
- Raynor, Neil**, Executive Director, Canada Airport Council  
Airline industry restructuring in Canada, 6:59-68,71,74-5
- Reddick, Andrew**, Director of Research, Transport 2000  
Airline industry restructuring in Canada, 2:60-1,64-5,68-70,73-4
- Robichaud, Michel**, Director General, Investigations Branch, Office of  
the Commissioner of Official Languages  
Airline industry restructuring in Canada, 5:12
- Robson, Marian**, Chair, Canadian Transportation Agency  
Bill C-26, 17:26-31,34-5,42-5
- Russel, Robert S.**, Lawyer, Partner of Bordner Ladner Gervais (also  
representing British Airways), Cathay Pacific  
Bill C-26, 18:6-8,11-23
- Rysanek, Jerry**, Director, International Marine Policy and Liability,  
Transport Department  
Bill S-17, 10:10-4,18-29,32-5
- St-Aubin, Leonard**, Senior Director, Business and Regulatory Analysis,  
Telecommunications Policy Branch, Industry Department  
Bill S-26, 21:10-2
- Murphy, Michael**, président, Sécurité publique, Centre de défense des  
intérêts, Association canadienne des passagers aériens  
Projet de loi C-26, 14:44
- Nash, Peggy**, adjointe du président, Syndicat des travailleurs canadiens de  
l'automobile (TCA)  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 5:43
- Nickason, Millie**, avocate, Services juridiques, ministère de l'Industrie  
Projet de loi S-26, 21:9-10
- Oakley, John**, capitaine, président, Association des pilotes d'Air Canada  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 6:104-11
- Oland, A. Barry**, président, Association canadienne de droit maritime  
Projet de loi S-17, 11:11-20
- Orlak, Pierre**, conseil exécutif supérieur, comité exécutif, Lignes  
aériennes Canadien Régional, Association canadienne des pilotes de  
ligne  
Projet de loi C-26, 18:30-3,38-41
- Pageot, André**, directeur général, Politiques et programmes maritimes,  
ministère des Transports  
Projet de loi S-17, 10:7-12,15-20,26-33
- Patrice, Michel**, greffier du Comité  
Comité, procédure, 9:6-7  
Réunion d'organisation, 1:9,13
- Payne, Arthur**, président, Canadian Board of Marine Underwriters  
Projet de loi S-17, 12:4-6,13-6
- Pierce, Raymond**, sous-commissaire de la concurrence, Bureau de la  
concurrence, ministère de l'Industrie; sous-commissaire adjoint de la  
concurrence, Bureau de la concurrence, ministère de l'Industrie  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 2:82,90  
Projet de loi C-26, 16:4-23
- Pigeon, Jacques E.**, avocat général, Services juridiques, ministère des  
Transports  
Projet de loi C-26, 14:31-2
- Poliquin, Gilbert**, avocat, Air France  
Projet de loi C-26, 18:14
- Port, Douglas D.**, premier vice-président, Affaires générales et relations  
gouvernementales, Air Canada  
Projet de loi C-26, 18:67,70,79-81
- Randell, Joseph D.**, président et chef de la direction, Air Nova, AirBC  
et Air Ontario  
Projet de loi C-26, 19:4-24
- Ranger, Louis**, sous-ministre adjoint, Politiques, ministère des Transports  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 1:21,29
- Raynor, Neil**, directeur exécutif, Conseil des aéroports du Canada  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 6:59-68,71,74-5
- Reddick, Andrew**, directeur de la recherche, Transports 2000  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 2:60-1,64-5,  
68-70,73-4
- Robichaud, Michel**, directeur général, Direction générale des enquêtes,  
Bureau du Commissaire aux langues officielles  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 5:12
- Robson, Marian**, présidente, Office des transports du Canada  
Projet de loi C-26, 17:26-31,34-5,42-5



- Schwartz, Gerald**, Chairman and Chief Executive Officer, Onex Corporation  
Airline industry restructuring in Canada, 3:4-40
- Silverstone, Sam**, Legal Counsel with Makivik Corporation, First Air  
Airline industry restructuring in Canada, 7:8-10,16-21,24
- Simard, Sonia**, Director, Policy and Government Affairs, Shipping Federation of Canada  
Bill S-17, 11:8-10
- Smith, Daryl**, President, Pacific Coastal Airlines Ltd.  
Bill C-26, 17:4-7,11-25
- Smith, Stephen C.**, President and Chief Executive Officer, WestJet  
Airline industry restructuring in Canada, 7:27-35  
Bill C-26, 15:4-18
- Tardif, Richard**, Senior Legal Counsel and Director, Legal Services, Office of the Commissioner of Official Languages  
Airline industry restructuring in Canada, 5:15-6
- Viczko, Berni**, President, Canadian Regional, Canadian Auto Workers (CAW)  
Bill C-26, 18:30,42
- Von Finckenstein, Konrad**, Commissioner of Competition, Competition Bureau, Industry Department  
Airline industry restructuring in Canada, 2:74-93
- Weeks, Robert**, President, Canada Board, Canadian Air Line Pilots Association  
Bill C-26, 18:23-6,31,34-5,38,41-2
- Williams, Randall**, President, Association of Canadian Travel Agents  
Bill C-26, 19:25-35
- Wright, Nigel**, Principal, Onex Corporation  
Airline industry restructuring in Canada, 3:33-5
- Russel, Robert S.**, avocat, partenaire de la firme Bordner Ladner Gervais (représente aussi British Airways), Cathay Pacific  
Projet de loi C-26, 18:6-8,11-23
- Rysanek, Jerry**, directeur, Politique maritime internationale et responsabilité civile, ministère des Transports  
Projet de loi S-17, 10:10-4,18-29,32-5
- St-Aubin, Leonard**, directeur principal, Analyse industrielle et réglementaire, Direction de la politique des télécommunications, ministère de l'Industrie  
Projet de loi S-26, 21:10-2
- Schwartz, Gerald**, président et chef de la direction, Onex Corporation  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 3:4-40
- Silverstone, Sam**, conseiller juridique de la Société Makivik, First Air  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 7:8-10,16-21,24
- Simard, Sonia**, directrice, Politiques et affaires gouvernementales, Fédération maritime du Canada  
Projet de loi S-17, 11:8-10
- Smith, Daryl**, président, Pacific Coastal Airlines Ltd.  
Projet de loi C-26, 17:4-7,11-25
- Smith, Stephen C.**, président et chef de la direction, WestJet  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 7:27-35  
Projet de loi C-26, 15:4-18
- Tardif, Richard**, conseiller juridique principal et directeur des Services juridiques, Bureau du Commissaire aux langues officielles  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 5:15-6
- Viczko, Berni**, présidente, Canadien Régional, Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile (TCA)  
Projet de loi C-26, 18:30,42
- Von Finckenstein, Konrad**, commissaire à la concurrence, Bureau de la concurrence, ministère de l'Industrie  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 2:74-93
- Weeks, Robert**, président, Conseil canadien, Association canadienne des pilotes de ligne  
Projet de loi C-26, 18:23-6,31,34-5,38,41-2
- Williams, Randall**, président, Association canadienne des agents de voyage  
Projet de loi C-26, 19:25-35
- Wright, Nigel**, directeur principal, Onex Corporation  
Industrie du transport aérien au Canada, restructuration, 3:33-5









*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9











